

Анатоль БОРОВСКИЙ

Юницкого небесные дороги

Документальный роман

Издание второе, дополненное и переработанное

Гомель
ОАО «Полеспечать»
2014

УДК 821.161.1(476-31)
ББК 84(4Беи)6
Б 83

Б 83 **Боровский, А. Н.** Юницкого небесные дороги: документальный роман/Анатоль Боровский. – Гомель: ОАО «Полеспечать», 2014.– 560 с.

ISBN 978-985-7012-50-3

Анатолий Юницкий родился в Беларуси, на Гомельщине, в деревне Крюки. До Чернобыля от неё – рукой подать. Катастрофа на АЭС смела её с лица земли, и теперь она «похоронена» в мёртвой зоне, усыпанной радионуклидами…

С детства грезил космосом. Изучал труды гениального изобретателя Казимира Семеновича, белоруса, который задолго до К. Циолковского – за двести пятьдесят лет – изобрёл многоступенчатые ракеты. Учёный Юницкий отвергает полёты в космос на ракете – слишком дорого, а от ракетного топлива на землю, словно от чернобыльского реактора, сыплются ядовитые вещества. Он предлагает Общепланетное транспортное средство (ОТС).

Юницкий изобрёл струнный транспорт, который стал жить самостоятельно, как гениальное открытие и изобретение, около сорока лет назад. И уже почти сорок лет предлагает человечеству строить такие дороги. Почти столько же, как библейский Моисей, водит нас по пустыне незнания и непонимания выгоды от этого уникального и незаменимого транспорта. И имеет он простое название – SKY WAY, что означает «Небесная дорога».

Проект Анатолия Юницкого, чему и посвящена эта книга, заинтересует читателей любого возраста, и особенно тех, кто захочет стать соучастником строительства этой дороги – её инвестором, и всех тех, кто занимается инновациями и изобретательством.

Отзывы на книгу присылайте на электронный адрес:
E-mail: bar-anatol@narod.ru и a.yunitskiy@gmail.com

УДК 821.161.1(476-31)
ББК 84(4Беи)6

ISBN 978-985-7012-50-3

Просите, и дано будет вам; ищите, и найдёте; стучите, и отворят вам; – ибо всякий просящий получает и ищущий находит, и стучащему отворят.

Лк.11,9-10

Сколько людей называли меня фантазёром, как насмехался над моими идеями наш заблуждающийся близорукий мир. Нас рассудит время.

Никола Тесла

Людям даю. Пусть воспитывают в себе чувство эстетики и гордости.

Язэп Дроздович

Книга первая

Часть первая



Предстоящая мировая реальность

Из видеообращения инженера Анатолия Юницкого к потенциальным инвесторам Sky Way – Небесные дороги.

Вы находитесь на личном сайте инженера Анатолия Юницкого, автора и генерального конструктора «Струнных технологий Юницкого».



Здравствуйте, дорогие друзья!

Последние три года велась интенсивная разработка четвёртого поколения струнных технологий, получившего название Sky Way – «Небесная дорога». Именно с этим, наиболее прогрессивным поколением инновационной транспортной технологии, принято решение выходить на мировой рынок.

Четвёртое поколение струнных технологий по своим характеристикам отличается от третьего примерно так же, как современный турбореактивный самолёт отличается от винтового самолёта с поршневым двигателем. Хотя и те, и другие относятся к авиации. Или, как iPhone, – от обычного мобильника. А от первого поколения мобильных телефонов – весом более килограмма и стоимостью под десять тысяч долларов – iPhone отличается примерно так же, как и ЗИЛ-131, который в 2001 году мы демонстрировали на полигоне первого поколения струнного транспорта в городе Озёры Московской области. И коренным образом отличается от того, что мы планируем выводить в ближайшем будущем на мировой рынок.

Впервые начата масштабная капитализация струнных технологий методом народного инвестирования.

Для этого интеллектуальная собственность и ноу-хау, созданные за предшествующие 37 лет, «упакованы» надлежащим образом и вынесены в британскую юрисдикцию. Они оценены как имущество независимыми оценщиками, имеющими международные лицензии, и внесены в группу компаний Rail Skyway Systems Ltd (Лондон, Великобритания). Поэтому собственником этих сотен ноу-хау и прав на них в настоящее время является уже не автор, а британские компании, одним из соучредителей которой закономерно является и сам создатель RSW-технологий.

Примерно такая же история произошла более 120 лет назад, когда был засекречен состав напитка, который впоследствии стал популярным во всём мире. Благодаря ноу-хау эта компания-собственник инновационной технологии, известная сегодня всем нам под названием «Кока-Кола», заработала к настоящему времени более триллиона долларов. Если бы компания раньше времени раскрыла свои технологические секреты, то состоялся бы этот бизнес вообще? Ответ очевиден.

Как бы вы ни старались, вы не найдёте точного ответа ни в интернете, ни у конкурентов, ни у сторонников и противников технологии информации об особенностях четвёртого поколения струнных технологий. В информационном поле планеты эта информация отсутствует. Наши компании, имея в своём активе отраслеобразующую технологию, также имеют намерение и желание вместе с акционерами и инвесторами заработать более триллиона долларов. И быть на мировом рыночном поле не менее ста лет, с долей на этом рынке не менее 50%.

Ведь хозяину «лесопилки» лесопромышленнику Боингу в своё время удалось это осуществить со своими цельнометаллическими самолётами. Да и наша транспортная технология будет «покруче» технологии расфасовки газировки, которую ещё в советское время я покупал по пять копеек за стакан, хотя и называлась она тогда «лимонад», а не «кока-кола».

О том, что мы способны создать транспортную технологию четвёртого поколения и вывести её на мировой рынок в течение ближайших трёх лет, и свидетельствует настоящий информационный сайт, на котором мы сейчас находимся вместе с вами.

Наша струнная история, длиною без малого сорок лет, значительно короче истории многих других транспортных технологий. Например, технологии «седло» как инновации от идеи до масштабного внедрения потребовался путь длиною в тысячу лет, а «уздечки» – семь столетий.

Не только идею, но и конструкцию трёхступенчатой ракеты со стабилизаторами и аэродинамическими обводами артиллерист Казимир Семенович, мелкий шляхтич Великого княжества Литовского, изложил в своей книге ещё в середине XVII века задолго до Циолковского.

Компании «Siemens» потребовалось 66 лет и 6,5 миллиардов евро на разработку технологии поезда на магнитной подушке, чтобы затем получить заказ на 1,5 миллиарда долларов и построить дорогу «Шанхай – Аэропорт». Компания «Airbus» потратила порядка десяти лет и десяти миллиардов евро только на разработку документации аэробуса А380, а затем – около двух миллиардов – на изготовление в металле пяти тестовых аэробусов.

Если говорить о нас, то сертификация нашего транспорта будет осуществлена на тестовых трассах общей длиной в 34 километра – примерно такова протяжённость упомянутой дороги «Шанхай – Аэропорт».

Нам необходимо построить «под ключ» грузовую (протяжённость 1 км), городскую (3 км) и междугородную высокоскоростную (30 км) транспортные эстакады с соответствующим подвижным составом и инфраструктурой. Для этого необходимо порядка трёхсот миллионов евро прямых инвестиций в течение трёх лет – примерно столько, сколько в предшествующие годы вложено разработчиком собственных средств. Без международной сертификации системы ни один заказчик не сможет заказать ни грузовую, ни городскую, ни высокоскоростную (до 500 км/ч) дорогу. А без заказов, естественно, не будет никакого бизнеса вообще.

Ни государствам, ни чиновникам, ни банкам, ни венчурным фондам, ни олигархам, ни крупным инвесторам, ни монополистам-транспортникам, ни другим международным структурам этот проект не нужен. Мы для них являемся конкурентами, точнее сказать, противниками, если не врагами. Это проверено и подтверждено на практике, и мы многие десятилетия никак не могли понять этого отторжения, и потому не могли достучаться до них. А если они сами приходили к нам, то лишь с одной только целью – ничего не вложив, попытаться отнять то, что сделано не ими и не за их деньги.

Мы пришли к твёрдому убеждению, что тестовые рельсо-струнные трассы в первую очередь необходимы компании-собственнику технологии, чтобы она сама убедилась в жизнеспособности предлагаемого проекта, а затем – убедила всех остальных. После сертификации и опытно-промышленной отработки, увидев, «потрогав», «попробовав на зуб», убедившись, что не будет обмана, – только тогда любой заказчик будет готов заказать нужный ему адресный проект. И не важно, большой этот проект или малый, – высокоскоростная трасса «Лондон – Токио» стоимостью порядка пятидесяти миллиардов долларов,

или грузовая трасса для вывоза мусора из мегаполиса стоимостью 10 миллионов долларов. Ни один инвестор не будет вкладывать деньги, не убедившись в надёжности и эффективности проекта.

Так родилась идея народного акционирования. Стало очевидным, что сертификацию и опытно-промышленную отработку отраслеобразующей технологии в сложившихся мировых реалиях, когда миром управляют международные монополии, можно выполнить только за народные деньги, путём прямого инвестирования в технологию.

Для реализации такой программы нам необходимо в течение двух лет убедить всего лишь около одного миллиона инвесторов, которые будут готовы вложить в сертификацию технологии примерно по 300 евро. Всего лишь. Или 100 тысяч – по 3000 евро. И тогда мы с инвесторами, ставшими акционерами и совладельцами технологии, выйдем на мировой рынок с принципиально новым транспортным продуктом, опередив всех и навсегда. Заручившись вашей поддержкой и доверием, будет осуществлена сертификация и демонстрация всему миру технико-экономических преимуществ технологии сразу в трёх сегментах транспортного рынка: грузовом, городском и высокоскоростном междугородном.

Те ноу-хау, которые будут раскрыты на тестовых участках, предварительно будут запатентованы во всём мире. Все акционеры компании станут совладельцами технологии. А в дальнейшем – совладельцами и тех адресных проектов, в которых использована технология. Таких проектов – тысячи. И далее – появится реальная возможность получать дивиденды в течение всего жизненного цикла каждого адресного проекта, в котором реализована технология Sky Way. А это для большинства транспортных проектов, как, например, и для Транссибирской магистрали, построенной ещё в царское время, – не менее 100 лет. Акционеры также смогут продавать свои акции, которые подорожают к тому времени в сотни, а возможно, и в тысячи раз.

Каждый из вас может стать счастливчиком – акционером – к моменту выхода высокотехнологичной и быстрорастущей компании на крупнейший мировой рынок с прорывной транспортной технологией.

Тут я не удержусь и приведу слова гениального учёного – Константина Эдуардовича Циолковского: «Сначала неизбежно идут мысль, фантазия, сказка. За ними шествует научный расчёт. И уже, в конце концов, исполнение венчает мысль».

Мои расчёты о космических путешествиях относятся к средней фазе творчества. Более чем кто-нибудь я понимаю бездну, разделяющую идею от её осуществления, так как в течение моей жизни я не только мыслил и вычислял, но и исполнял, работая также руками.

Однако нельзя не быть идее: «исполнению предшествует мысль, точному расчёту – фантазия».

С более подробной информацией вы можете ознакомиться на сайте www.rsw-systems.com

В дополнение к вышесказанному хотелось бы добавить следующее.

Известно, что библейский Моисей, уводя свой народ от египетского рабства, водил его по пустыне сорок лет перед тем, как ступить ногой на землю обетованную. И здесь напрашивается аналогия. Число сорок становится магическим.

Мы тоже «блуждаем» по «пустыне» почти такое же количество времени. Нас всё это время не слышали, не видели, не замечали, отвергали идею струнной дороги и полёта в космос без ракеты. Но, как ни странно, в этом есть и определённый плюс.

Мы за это время закалились, осмыслили свои ошибки и раскрыли причины, почему не шли люди от власти нам навстречу, не поддерживали нас. Знаем, почему они не могли идти к нам. Причины очень просты и банальны. Нельзя ждать милости и милостыни от сильных мира сего, а нужно идти к тем, кто слышит нас, верит нам, а таковым является только он – Народ.

Мы вооружились знаниями и пониманием того, какую ношу взвалили на свои плечи. И не только на свои. А и на тех, кто пошёл за нами, кто поверил нам. Ибо и в Библии сказано: Просите, и дано будет вам. Лк.11,9.

Мы верим во Всевышнего, верим в Его всемогущество и просим, чтобы Он вселил в наши души твёрдость и уверенность, чтобы отправил нас по стезе, по которой мы уверенно должны идти в завтрашний день. Властитель небес благословил нас на победу и успех. Вручил ключи от небесной дороги, к созданию которой мы шли почти четыре десятилетия.

Получили когда-то благословение Всевышнего и два американца братья Райт – Уилбур и Орвилл. За ними признаётся приоритет изобретения и постройки первого в мире самолёта. Они первыми стали управлять аппаратом с двигателем, который был тяжелее воздуха.

Всего лишь два года спустя братья смогли развить проект в первый, практически эксплуатируемый самолёт. Два года. Да, братья Райт не были первыми, кто построил и совершил полёт на экспериментальном самолёте, но они были первыми пилотами в воздухе, что и дало возможность в дальнейшем развить новую отрасль – авиацию.

При регистрации наших компаний в Великобритании – в Лондоне – возникли неожиданные проблемы. Регистрации происходили в логике: по Евразийскому континенту – своя компания, своя по Африке, по Америке, Австралии и Океании…

Там уже давно осуществляется регистрация в электронном виде, и вся процедура занимает несколько минут. Когда наши адвокаты отдали документы для регистрации, их вернули назад. Интересуемся, по какой причине. Мы работали отдалённо – мы в России, а они, адвокаты, – в Лондоне. Оказалось, все документы оформлены правильно, только последняя строчка, где был обозначен уставный капитал, подверглась сомнению. Вернее, не сомнению, а непониманию. Сумма уставного капитала вставлялась в восемь клеточек (до ста миллионов фунтов стерлингов), а у нас уставный капитал начинается от нескольких десятков миллиардов, поэтому сумма никак не «влезала» в отведённое «прокрустово ложе» – восемь клеточек, для нас нужны одиннадцать. Что делать?

Пришлось готовить документы в бумажном виде и вписывать уставные капиталы от руки. А затем регистрировать «по старинке» – относить документы в регистрационный орган, а не посылать их в электронном виде. И только после этого всего за несколько минут произошла регистрация компаний.

Они там, в Лондоне, впервые столкнулись с такой суммой уставного капитала, поэтому и возникли «проблемы». Но не из-за суммы, их это не испугало, в отличие от нашей страны, а только лишь из-за нестыковки «клеточек».

В России на эту проблему смотрели бы то ли через телескоп, то ли через микроскоп, и ожидали бы мы регистрации несколько месяцев, если не лет. А скорее всего – не зарегистрировали бы и вовсе. Почему-то не нравятся нашим чиновникам такие крупные компании с огромными суммами, не нравится, что есть компании с высокой оценкой интеллектуальной собственности. Для них собственность – это нефть, руда, природный газ, земля… А интеллектуальная собственность как технология, как духовное богатство, они считают, ничего не стоит. И поэтому с их стороны единственная ответная реакция – только раздражение и негодование. И – запрет, наложение «табу».

Когда они увидели, что означает наша интеллектуальная собственность, во сколько её можно оценить, оцепенели, впали в ступор.

Поэтому они не могли придумать ничего путного и умного, как предложить следующее: компании, зарегистрированные в Лондоне, необходимо за-крыть, вернуть и передать в собственность государству. И не больше, и не меньше: взять и отдать. Просто так. Как подарок. А это, извините, господа, сделать совершенно невозможно по многим причинам. По британскому законодательству это строго запрещено. Кто нам предлагал сделать такое, мы не знаем, – они не представлялись конкретно, не называли ни своих имён, ни должностей. Или они представители власти, или они из тех силовых или наблюдательных

структур, у которых все эти годы я был под пристальным вниманием, или это вовсе бандитские формирования с такими замашками – непонятно. Безликие рейдеры и захватчики, но наглые и настойчивые.

Мы вынесли интеллектуальную собственность за пределы России? Да, это свершившийся факт. Но я давно предлагал её (интеллектуальную собственность) властям не только нашей страны, а и за её пределами, и тому есть доказательства: об этом говорилось в передачах центральных каналов телевидения и прессе (они приведены в нашей книге).

А сейчас я уже не имею права и возможностей что-либо изменить, даже если бы очень и хотел: у меня на это попросту нет никаких прав. Поезд, как говорят, ушёл.

Мне лично ничего не принадлежит, это уже собственность компании. Поэтому ничего не сможет сделать и британский суд, если кому-то и вздумается обратиться к нему, ибо нет таких прецедентов.

У них защищена законом частная собственность, в данном случае – интеллектуальная собственность «Струнные технологии Юницкого».

Многие законы, принятые ещё в XVIII веке, работают там и сейчас. Их не пересматривают, не переписывают, и никому в голову не придёт мысль менять их, а вот у нас могут пересмотреть в любой момент, утвердить даже задним числом, и конкретно для одного какого-нибудь человека.

Поэтому я и предлагаю людям планеты, и в первую очередь своему государству – участвуйте, приходите к нам. Покупайте долю в бизнесе, какую хотите и сколько захотите, если вам разрешит компания и её акционеры. Но только лишь по законам рынка, в разумных пределах, но не замахивайтесь прибрать к рукам то, что вам не принадлежит, то, чего вы не изобрели, от чего вы в своё время не только отказывались, но и даже неоднократно пытались наказывать автора, имели наглость одевать ему на руки «браслеты». Не стыдно ли, господа?

Да, цифры проекта сегодня баснословные, но когда идея строительства струнных дорог осуществится, то и доходы каждого возрастут в геометрической прогрессии. Суммарно это порядка четырёхсот миллиардов долларов.

Такие расчёты производили не мы, а международные независимые оценщики, которые руководствовались правовыми нормативами и положениями Всемирной Организации Интеллектуальной Собственности (ВОИС). Именно поэтому государственный регистратор в Лондоне и принял наши уставные документы для утверждения.

На самом же деле методика оценки интеллектуальной собственности очень простая. Она опиралась на то, что мы в течение пятидесяти лет построим всего лишь один миллион километров струнных дорог.

Потребность же в таких дорогах на планете порядка сорока миллионов километров.

Мы получим два с половиной процента от того, что нужно построить. Это не так уж и много. Не мы построим, а построят другие с использованием нашей интеллектуальной собственности – ноу-хау, запатентованных технических решений и так далее.

У нас будут определённые права на участие в прибыли от реализации этих дорог – роялти всего лишь в размере 2,5%. Не 5, не 7 и не 10 даже, а всего лишь 2,5%. При этом мы будем владеть не миллионом километров этого рынка – 100%, а только 50% – 500 тысячами километров.

По этим критериям и методикам и была определена интеллектуальная собственность. А если предположить, что мы освоим рынок не в миллион километров, а в десять, то оценка будет в четыре триллиона долларов.

А если бы мы брали не два с половиной процента, а пять, что возможно, то тогда оценка была бы под десять триллионов долларов.

Поэтому когда говорят, что стоимость нашего рынка завышена и при других переоценках она могла бы быть меньшей, то с этим можно поспорить.

Поэтому и вышли на уровень понимания, что мы сами и только сами, а не цари и вельможи, чиновники или олигархи, которые не заинтересованы в этом, будем заниматься реализацией нашего проекта.

Каждый заинтересованный и верящий в будущее струнных дорог купит по рыночной цене акции и примет непосредственное участие в строительстве будущих трасс.

Иного пути осуществления общей мечты, получения прав на приобретение части собственности у нас нет.

Как говорил один известный литературный персонаж, лёд тронулся, господа присяжные заседатели! «Касса» начала круглосуточно работать по продаже личных сертификатов на строительство и билеты на проезд в будущее на уникальном струнном транспорте.

В путь, дорогие инвесторы и пассажиры!

В путь, путешественники и туристы, отдыхающие и командировочные! В путь!

Счастливого пути, господа!

Анатолий Эдуардович Юницкий,
адрес для связи: **info@yunitskiy.com**

Введение в тему

От автора

Героя своих книг и многих публикаций – Анатолия Юницкого – я знаю лет тридцать.

Первый раз мы с ним встретились в то время, когда я работал в молодёжной белорусской газете «Чырвоная змена». Со своей коллегой Галиной Пшоник мы решили взять у Анатолия интервью, чтобы рассказать о нём в нашей газете.

Он на то время был уже известным изобретателем, о нём писали в газетах и журналах – как в белорусских, так и в центральных российских.

Мы долго сидели в гостиничном номере, говорили о его проекте «В космос без ракеты». Позже киностудия «Беларусьфильм» сняла о нём короткометражную ленту «В космос – на колесе».

Переходили на другие темы, но все они были связаны с главным кредо Анатолия Юницкого – Космос, Человек, Вселенная, Дороги будущего…

Он увлечённо рассказывал о своих грандиозных проектах покорения космоса, для чего не нужно было строить ракеты и нарушать космическую экологию, буравить Вселенную и создавать в ней дыры, о которых говорили учёные всего мира…

О «поясе Земли», о транспорте, который может двигаться сам по себе, за счёт внутренних сил, между небом и землёй. Его проект объединял всё: небо и землю, космос и транспорт, души людей и любовь Всевышнего.

То, о чём он рассказывал, не укладывалось в голове. Это было выше фантастики Жюля Верна и Артура Кларка. Мы не были готовы принять такой огромный поток информации. Она была нетрадиционной, неожиданной, выходящая за рамки наших знаний по физике, химии, астрономии.

– Вы мне не верите? Сомневаетесь в моём проекте? – переспрашивал он у нас. – Тогда я вам докажу формулами и математическими зарасчётами, что моё изобретение имеет право на жизнь…

Перед нами сидел талантливый физик и математик, космический архитектор и конструктор, увлечённо рассказывающий о своих проектах, которые сидели в его голове, будоражили мозг, и он не мог избавиться от новых идей, которые постоянно приходили к нему.

Он мог, казалось, говорить о своих изобретениях сутками.

Я жалел тогда, что его слушают только два человека – мы, а не миллионы.

– Но мой проект «В космос – без ракеты» может быть осуществлён только в том случае, – подчеркнул гомельский инженер, – когда в этом заинтересуется всё человечество – все страны. Представьте себе огромный обруч вокруг земного шара, который проходит через Европу и Азию, через Америку, через океаны. Этот обруч-колесо имеет свойство расширяться, увеличиваться в диаметре. Центробежные силы охватывающего планету ленточного ротора, разгоняемого до второй космической скорости электромагнитным полем в вакуумном канале этого обруча, могут поднять его на сотни километров, в ту сферу, где находится безвоздушное пространство. Так сказать, колесом прокатиться по космосу.

А в невесомости и вакууме можно изготавливать фантастические материалы и изделия, которые поднимут нашу цивилизацию на новый уровень развития… Обруч-колесо – вроде телескопической удочки, когда каждый отсек входит в соседнее помещение, но та удочка кольцевая, беспрерывная… И удлиниться она должна всего на 3–5 процентов, чтобы выйти на космическую орбиту. А когда опускается на планету, приземляясь на эстакаду, сокращается в диаметре и длине и становится уже не похожей на идеальный круг, плавно изгибаясь сообразно топографии местности.

Своё «колесо» он видел с ранних лет, «вынянчил» в снах своих, свыкся с космосом, со звёздами. В детстве к нему приходили разные идеи, когда он ещё не знал, что существуют физика и химия, механика и математика…

Чтобы не утомлять нас, старался говорить простыми словами, избегал научных и технических терминов. Но всё равно наш мозг оказался перенасыщен огромной информацией, неожиданной темой. Словно в сосуд, который вмещал в себя тысячу литров, было влито в два раза больше.

Через три часа, видя наше утомлённое состояние, чувствуя, что мы из скромности не смеем признаться, что больше не можем не только впитывать и запоминать его слова, но и воспринимать их, сам прервал интервью:

– Думаю, что на сегодня достаточно того, что вы услышали. В заключение только хочу сказать: космос – это арфа, имеющая миллионы и миллионы струн. Эти струны звенят, издают голос, предназначенный для человечества. Космос зовёт нас к себе, принимая за людей разумных и мыслящих. Но, к сожалению, мы ещё не готовы быть с космосом на равных.

Та фраза о космической арфе долго сидела в моей памяти.

И когда небо источало мелодично-тревожные звуки, я представлял, как по невидимой и волшебной арфе пробегает дуновение бесконечного времени, незримо касаясь золотых струн – солнечных лучей, а на Землю, пронизывая каждого из нас, опускается Божественная мелодия нашего прошлого и будущего космического бытия…

Мы тогда разошлись далеко за полночь. А когда вышли на улицу, казалось, что мы стоим под космическими сооружениями, на которых и располагается беспрерывный поезд Юницкого, готовый вот-вот отправиться, растягиваясь, в безвоздушное пространство… И огни, казалось, горели не в окнах жилых домов, а в вагонах космического огромного «пояса планеты»…

Его рассказы были так реальны и правдоподобны, что и тени сомнения не проскальзывало в нашем сознании. Если бы и в самом деле к нам в тот момент подошли представители других планет и пригласили к себе в гости в НЛО, мы бы не удивились и приняли бы их предложение. Был бы новый прекрасный материал для газеты. А что?

Помнилось ещё, что покалывало в затылке, рука тянулась к виску, чтобы растереть лоб, унять непонятную боль. К сожалению, тогда ни у меня, ни у коллеги не было диктофона (заветной мечты любого советского журналиста), и мы до боли в пальцах писали в своих блокнотах услышанное, переспрашивали, уточняли… Не хотелось пропустить ни одной важной детали.

А он рассказывал и рассказывал о своих грандиозных планах покорения космоса, для чего не нужно было строить ракеты и нарушать космическую экологию. А по земле передвигаться не на машинах, которые выхлопными газами убивают всё живое, не на самолётах, которые ещё больше наносят вреда космосу и земле, а по рельсам-струнам передвигаться – транспорт беззвучный и не «плюётся» в человека отходами…

То, что мы услышали, было сверхновым мышлением, его идеи выходили за рамки устоявшихся понятий и истин, он ломал привычные догмы, которые считались непоколебимыми и единственно правильными. И один в поле воин, ведь этот воин был Голиафом.

Следующая встреча с Юницким состоялась уже у меня дома. Мы вместе рассматривали фотографии наших близких: живых и давно ушедших в лучший мир. Убеждались, что ничего случайного в этом мире нет, что родственная кровь неразрывна, что наши предки, да и не только предки, а и совсем чужие, но родственные по духу люди

из того, параллельного мира помогают нам, оберегают нас, подсказывают и даже экзаменуют нас на человеческую зрелость. Потому что они в ответе за нас.

Кто из нас не любит слушать тишину? Для кого-то она – просто тишина до звона в ушах. Для другого – лёгкий шёпот космической нежности, которая лечит, успокаивает, придаёт силы.

А для третьих космическая тишина – это зов и призыв Вселенной. Это верлибры и терции космической поэзии, мелодии симфоний и ораторий оркестров, состоящих из органов и арф, труб и клавесинов, гуслей и домбр… И множество других музыкальных струнных инструментов, о которых мы никогда не слышали, даже и не догадывались, издают свои удивительные звуки в хороводе звёзд и созвездий, Галактик и Вселенной.

Я верю и убедился в том, что у Анатолия Юницкого в космосе свой собственный многоголосый оркестр, и он дирижирует им. Он знает, как это делать, потому что в общем хоре космической мелодии есть и его ноты, выстраданные, пропущенные через сердце и душу, подсказанные высшими духовными силами и мирами.

Космос открывает перед ним свои тайны, свои сокровища и богатства.

Вселенная приняла его как своего родного сына, как понимающего её, который слышит удары сердца, сотворённого Создателем живого организма. И поэтому он большую часть своего времени проводит не на земле, а там, в созвездиях иных миров и цивилизаций, иного измерения времени и ощущения пространства. Ему присуще жить вне времени и в безвременье и одновременно оставаться земным человеком, находясь среди землян, привязанным к ответственности за жизнь отцов и матерей, братьев и сестёр, жены и своих детей, внуков…

Выяснилось, что Анатолий является моим родственником. Пусть не близким, но в нашей крови присутствуют гены общих предков – Юницких и Кашеедов, Зданевичей и Фицнеров (девичья фамилия моей матери – Фицнер), Ревуцких и Кашевичей…

С его отцом, Эдуардом Петровичем, к сожалению, как-то не пришлось встречаться, хотя в Мозыре, когда я жил там, ходили по одним и тем же улицам. Это позже мы с ним познакомились и подружились. И от него услышал рассказ о себе, начиная с детства. Его родители и родственники попали под жернова сталинских репрессий и были расстреляны…

Всё связано, всё переплетено, и никуда от этого не деться. Трудно разорваться между земным бытом и космическими заботами, вступать в споры и битвы с теми, кто пока не понимает его, кто не хочет по-

нимать, отмахиваясь от его идей, потому что те идеи не укладываются в заскорузлых мозгах чиновников-обывателей. А раз не укладываются, то – «что-то здесь не так», «бредовые идеи бредового человека», «он – не от мира сего…»

В последнем определении – не от мира сего – всё правильно. Только смысл читается иной. Анатолий обогнал время на многие десятилетия, и он сегодня находится не в нашем застойном периоде и пространстве, а в будущем. И он говорит нам, спрашивает, почему мы медлим в своём развитии, почему окаменели и отстали от стремительного движения вперёд, требует от нас, чтобы мы разорвали оболочку невидимого колпака, нависшего над нами, и вырвались на простор, глотнули всей грудью чистого космического нектара, услышали нежный голос небесной арфы. А мы молчим, словно в рот воды набрали. Мы глухие – не слышим? Или слышим, да не хотим сдвинуться с места?

Как произошло то чудо, что случилось с ним? Кто вдохновил, и кто открыл ему тайны небесных трасс? Кто подсказал ему идею объединить небесные своды и отправить по их струнам человека? Испокон веков крестьяне припятского Полесья пахали землю, сеяли рожь, всем миром – толокой – возводили или строили деревенские хаты, и их взгляд был направлен в землю, которая кормила их, одевала, давала жизнь. И только в короткие перерывы от работы они могли взглянуть на небо и то лишь для того, чтобы проверить по луне – пора ли сеять, какая будет погода завтра…

На мальчишку из-под Брагина, который проводил детство среди полесских болот в сотне километров от Гомеля – в Крюках, снизошло вдохновение космического откровения. Он ещё не знал своего предначертания, но в своих снах и мечтах видел Байконур, космонавтов, Константина Циолковского…

И он ступил на первую ступеньку космической лестницы, которая повела в будущее, в Светлый Мир, в Царство Добра и Любви… А потом оттуда уже полетел ввысь по струнам космической арфы – выше звёзд, выше прошлого и будущего, указав землянам путь их дальнейшего развития и усовершенствования, предначертанный Всевышним…

Его идеи были близки к фантастике, поэтому я, под влиянием его рассказов и долгих бесед – давних и недавних, сам стал участником его смелых и гениальных проектов.

Занял рядом с ним кресло в юнибусе, управлял вместе с ним удивительным транспортом, который призван прийти на помощь человечеству. Который уже пришёл.

Но – обо всём, как говорят, по порядку...

Часть вторая

В камере на Лубянке

Анатолий Юницкий мог с лёгкостью переноситься из прошлого в будущее, из будущего в настоящее, находиться среди тех, с кем бы он хотел быть, мог превратиться в того, кого видел в своих снах и мечтах…

Он и сам не знает – его посещают сны или видения… А, может, одно и другое, вместе взятое.

Видения приходят не к каждому, а только к тем, кто одержим, «заболевает» какой-нибудь идеей, проектом, открытием.

И тогда уже само видение перерастает в явь, в настоящее, осязаемое и понятное, тогда сливаются воедино столетия и миры, небесные законы объединяются в огромный шар, в огромное светило, которое согревает души тех, кто стремился всё время друг к другу…

Тогда между параллельными мирами и сегодняшним временем стираются границы, стирается время, и только великим людям, которые посвятили себя добру и счастью человечества, дано право встретиться в безвременье. Иногда Господь собирает таких людей, отмеченных временем и историей, чтобы они увидели друг друга, смогли поговорить между собой, снять противоречия, которые возникали между ними.

Задача Всевышнего – примирить гениев, если они, даже и на расстоянии времени, спорили между собой, посадить за общий стол, чтобы они пожали друг другу руки.

С ними, идеями, было тяжело жить. Они преследовали Анатолия Юницкого везде и всюду, днём и ночью, сверлили мозг, причиняя невыносимую боль. И потому он и сам не понимал, кто его бросает или переносит из одного измерения в другое, из нынешнего столетия в прошлые времена.

Тогда перед ним возникают живые люди, о которых он давно знал и гордился ими, но которые давно ушли в мир иной. Он думал о них, и они приходили к нему, откликались на его зов.

Представители потустороннего или параллельного мира были осязаемыми и живыми, они разговаривали с ним, смеялись, шутили, а то могли быть серьёзными и задумчивыми.

И он уже не различал, где сон, а где реальность и явь. Он не отделял одно от другого. Что удивительно, он даже не страшился этого, не удивлялся, наоборот, был рад, что ему подчинилось время и он сможет

поговорить с предствителями иных миров. Знал, что не каждому представлялась такая возможность.

Когда он признался матери, что живёт в разных измерениях, что может встретиться с теми, кого нет среди живых, а они, в свою очередь, являются к нему, то мать этому явлению дала такое объяснение:

– Толик, если тебя мучают эти кошмары, когда ты часто говоришь с покойниками, нужно сходить в церковь и заказать заупокойные службы. После этого они перестанут посещать тебя, успокоятся.

Он пожал плечами:

– Так в том-то и дело, что они меня не мучают. Я с ними советуюсь, обсуждаем различные вопросы. Что-то мне неясно, я иду к ним в гости, и они рады мне, но долго не разрешают быть у них, отправляют назад. У меня со всеми дружба, и они не причиняют мне никаких беспокойств. Наоборот, среди них я чувствую себя комфортно и в безопасности.

Мать удивлялась откровениям сына, вздыхала, но стояла на своём:

– И всё же сходи в храм, помолись Господу. Если твои встречи «с ними» будут продолжаться, то, значит, это угодно Богу.

Ходил, молился, участвовал в литургии, исповедывался, причащался. Прислушивался к себе, хотелось узнать, принимает ли храм его таким, как он есть. Но внутренней тревоги или духовного беспокойства не испытывал. И это его радовало. В душе жили спокойствие и умиротворённость. Он даже слышал чьи-то тихие голоса, которые успокаивали его, морально поддерживали. Понял, что небесные силы и Всевышний охраняют его, окружили защитой и заботой. И тогда он понял: ему выпала такая жизнь, такую дорогу ему определил Бог. Он должен подчиниться этому выбору, идти предложенным курсом.

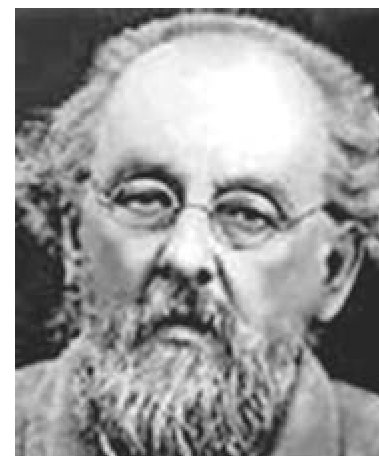
Каждого человека Господь отправляет или выправляет в путь, выбрав для него «его» маршрут. Перед ним, Юницким, Он проложил необычную стезю, необычный путь, необычную дорогу. Трассу над землёй – между небом и землёй, повисшую в воздухе. Без рытвин и ухабов, обочин и мостов, без аварий и катастроф… Он доверил ему быть строителем и прорабом, чернорабочим и конструктором, изобретателем и созидателем.

Перед ним Господь вымостил не просто обычную тропу, а струнную дорогу, вручил секретный ключ от неё, доверил строительство, чтобы он подарил её человечеству.

Просто само человечество ещё не догадывалось о таком необычном и бесценном подарке.

…Камера тесная и сырая. Одно окошко в стене, до которого не дотянуться, чтобы посмотреть, что там, на улице. Видна ли ночью луна на небе, звёзды, таинственный Млечный путь, Большая и Малая Медведицы?

Невозможно увидеть их, как и не вдохнуть в себя живительный воздух, и от этого пронизывает боль лёгкие – ни вдохнуть, ни выдохнуть…


Константин Циолковский

Окошко в дверях, куда подаёт надзиратель скудную еду – что-то напоминающее варево для скота, было плотно прикрыто.

На уши давила звенящая тишина.

В камере две койки. Но одна из них почему-то пуста. Где второй узник?

Почему он один в камере? В какой он находится тюрьме, какого государства, в каком живёт столетии? От множества вопросов снова раскалывается голова, потому что ни на один из них не может получить вразумительный ответ. Поднялся, подошёл к двери.

Дотронулся до дверной ручки, осторожно повернул её вниз. Но, как ни странно, язычок замка щёлкнул, выскочил из ячейки, и дверь приоткрылась.

«Почему не заперта дверь? – возникает удивлённый вопрос. – И куда все подевались?»

Долго колебался – открывать дверь или нет. А вдруг провокация: он откроет её, переступит порог, и тут же раздастся выстрел и пуля войдёт в грудь или в голову – как когда-то расстреляли энкавэдисты бабушку Евфросинью, мать отца? Прислушался: в коридоре тихо. Не слышно ни шагов, ни криков, даже отдалённых разговоров. Вообще никаких звуков не просачивалось в хмурое и непонятное заведение.

Поборов в себе страх и недоумение, осторожно толкнул дверь. Она слабо пискнула, словно мышь, увидев опасность. Ещё сильнее нажал ладонью на холодную металлическую дверь. Она больше не издала никаких звуков и открылась наполовину – уже мог пройти в коридор.

Но всё равно медлил – осторожничал. Высунув голову, посмотрел в одну сторону узкого коридора, потом, переступив ногой уже порог, выглянул из-за двери в левую сторону – никого.

«А, будь что будет, – принял решение переступить порог и другой ногой, вышел в коридор. – Никто не наблюдает за мной? А где остальные сокамерники? Вышли на прогулку, а меня оставили? Зачем?»

Вопросы, вопросы, вопросы…

Прошёлся в один конец коридора, потом вернулся назад. Показалось, что где-то, в какой-то камере, кто-то зашелестел бумагами.

Прислушался: где-то близко, в ближайшей келье. Напрягая до предела слух, старался неслышно шагать, чтобы определить местонахождение странного шороха.

Дойдя до дверей последней камеры слева, остановился. Дверь приоткрыта. Когда приставил ухо к щёлке, услышал вздох человека.

– К вам можно зайти? – осмелев, задал первый вопрос человеку, находящемуся в камере.

Никто не ответил.

– К вам можно? – спросил внятно и немного громче.

Снова ответа не последовало.

Тогда он решил зайти без разрешения. Если дверь открыта, то почему нельзя проведать узника? Правда, нежданный и неприглашённый гость хуже татарина, как говорил когда-то дед Антон, но одиночество толкало его на необдуманные и рискованные поступки.

Взялся за металлическую скобу, потянул дверь на себя. Открыл её настежь. Увидел, что за столом, сгорбившись, сидел старик. Он углубился в какие-то бумаги, в беспорядке лежащие перед ним. Что-то чёркал на них – то ли писал, то ли исправлял уже написанное. Гость понял, что узник глуховат и потому не слышал его вопроса. Когда хотел сделать первый шаг к обитателю одиночки, тот неожиданно повернулся к нему.

– А, это вы? Давно вас дожидаюсь.

Гость подошёл ближе, остановился рядом. Было впечатление, что этого человека он где-то видел, даже давно знал его.

– Мучаетесь от безделья, молодой человек? Угадал?

Он подслеповато прищурился, посмотрев на пришедшего гостя, и указав на стул напротив, промолвил:

– Присаживайтесь! Будьте как дома, но не забывайте, что мы с вами в гостях. – В гостях? – переспросил «молодой человек». – У кого?

– Вы не знаете у кого? – наклонился над ним человек с седой бородой, нарисовал на сером клочке бумаги летящую вверх ногами неизвестную птицу и рядом с ней лысую голову и прошептал: – У слуг дьявола.

В неизвестной птице гость разглядел усы. И он знал, кому они принадлежат. И череп напомнил «самого человечного».

– А вы кто? – задал свой второй вопрос посетитель.

– Я? Скромный учитель женского епархиального училища, – человек склонил перед ним голову. – Сдал экстерном экзамены на звание учителя. Преподавал арифметику и геометрию, физику и математику.

– Так вы – Константин Эдуардович Циолковский? – удивился посетитель дальней камеры.

– А вы, как я понимаю, Анатолий Эдуардович Юницкий?

– Да. Мы – из рода Юницких. Но откуда вы меня знаете? Мы же живём с вами в разных временах. Вас не стало в тридцать пятом, вы не дожили до ужасных сталинских репрессий два года, а я родился четырнадцать лет спустя…

– Ну и что? Даже если бы нас разделяло расстояние в две-пять сотен лет, мы бы с вами обязательно встретились. Нас ничто не разделяет, нас объединяет не только космос, но и то, через какие тернии мы пробиваемся к его тайнам. Вы тоже занимались космическими поездами, даже не зная, что я потратил на это много времени и сил. Но, как ни странно, передо мной занимались этим и другие, и родом они были из вашей страны… Ваша идея – в космос без ракеты, на колесе, – уникальная, она мне и в голову не приходила.

Константин Циолковский замолчал, откинулся на спинку ветхого кресла, которое каким-то чудом оказалось в его распоряжении.

– А почему вы здесь работаете, в камере, а не у себя в кабинете?

Учёный кисло улыбнулся, прищуренным взглядом посмотрел на своего собрата:

– Это долгая история…

– А всё же?

Вместо ответа Циолковский подал ему лист бумаги, чтобы он ознакомился с текстом.

«Поручается тов. Рыбакову произвести обыск, ревизию, выемку документов и книг. В зависимости от обыска задержать гр. Циолковского и реквизировать или конфисковать его товары и оружие. Ордер на арест № 109».

– Вас арестовало ГубЧК?

– А что здесь удивительного, мой молодой друг? Хотя какой вы молодой, вы почти сегодня в моём возрасте… Следователь Ачкасов завел моё дело за № 1096. Ко мне присылали провокатора – будто бы деникинского агента Образцова, чтобы я открыл секретные явки в Москве, но я не поддался на его искренние заверения в его честности. Он утверждал, что послан из Киева начальником разведывательного пункта князем Голицыным-Рарюковым, чтобы получить необходимые сведения о Восточном фронте и о тех намерениях и задачах, которые думают предпринять на нём большевики. Я, по его мнению, должен знать все пункты организации Союза возрождения России (СВР).

Вот что написал следователь в конце документа:

«А поэтому, ввиду полной недоказанности виновности Циолковского, но твёрдо в душе скрывающего организацию СВР и подобные организации, предлагаю выслать гр-на Циолковского К. Э. в концентрационный лагерь сроком на 1 год без привлечения к принудительным работам ввиду его старости и слабого здоровья. Декабря 1 дня 1919 года. Следователь Ачкасов».

– Ничего не понимаю! – возмутился сотоварищ учёного. – Если не доказали вашей связи с деникинцами, то почему вас не отпустили? Вам же не поставили ничего в вину!

– Ох, как вы наивно рассуждаете, мой друг! Очень и очень наивно. А вы, Анатолий, позвольте вас спросить, почему оказались в этих казематах?

Циолковский подошёл к тому вопросу, который волновал больше всего его гостя – как он очутился в стенах этого страшного заведения, за какие такие провинности или злодеяния? Сам не понимал, какие ему предъявили требования и почему арестовали. А сюда приводят только после ареста…

– Не знаю, Константин Эдуардович, право, не знаю, даже и не догадываюсь.

– Да твоё только имя – Анатолий – говорит обо всём: хотя ты и Просветитель, Преподобный, но ты и Мученик. Так утверждают греки. Ты будешь всю жизнь мучиться и страдать, отстаивая свои идеи. Алчные будут стараться отнять их у тебя, присвоить себе. А когда им это не удастся, будут прибегать ко всякого рода ухищрениям, поступать подло и агрессивно. А потом окажется, что ты своими теориями и проектами переступишь запретную черту – там, где начинается военно-промышленный комплекс. А это очень страшно, когда ты наступишь на хвост того змея, который кусается своими ядовитыми пулями и снарядами. И тогда они – представители военщины и чекисты, а в твоё время НКВД сменится на МГБ, а потом КГБ, и откроют на тебя охоту – как охотники на загнанного волка, обложат тебя со всех сторон красными флажками. Как открывали они охоту на твоего деда – Петра и расстреляли его в 1937 году, а потом и на его сына Александра, председателя колхоза… Их расстреляют в один и тот же день – двадцать шестого октября 1937 года… Ну, да ты и сам об этом узнаешь.

– Я им наступил на больную мозоль?

– Хуже, ты без разрешения и согласования раскрываешь их военные тайны, даже и не подозревая, что в твоих руках их тайны и секреты… Хотя ты никакой не шпион и не агент иностранных разведок. Просто твой мозг способен проникать в такие тайники и секретные лаборатории, в которые не способна ступить нога «чужого» человека. А ты везде «свой», везде можешь открыть папку любого сверхсекретного досье или открытия. Они и не догадываются, что ты, как человек-невидимка, имеешь доступ в любую самую секретную научную лабораторию, где проводятся засекреченные эксперименты, где рождаются чудовищные открытия, направленные на уничтожение человека…

Учёный и не заметил, как начал называть младшего собрата на «ты». Это был знак величайшего уважения.

– И что вам сказал чекист Ачкасов, Константин Эдуардович?

– Что? А то и сказал, что должен был сказать с высоты своей должности. Он придумал очень простой ход: раз меня нельзя расстрелять, то можно сгноить. Знал, что я старый и больной человек, да ещё и глухой вдобавок, поэтому в концлагере и полгода не протяну. А с его стороны и революционная бдительность соблюдена, да ещё и большевистская гуманность проявлена. Поэтому он и прошептал мне свои главные иезуитские слова: «Мы не можем вас расстрелять, а для острастки дадим всего годик. А что такое годик, когда мы каждый день выводим сотнями на расстрел… Радуйтесь!»

Гость поднялся с табуретки, хотел пройтись по камере, но она была настолько мала, что не удалось сделать и шага.

– В какое страшное время вы жили, но страшнее всего тридцать седьмой…

– А концлагеря придумал ещё Ульянов-Ленин. Он же Бланк.

– Нет, он только последователь, жестокий Наполеон придумал издевательства над своими же людьми. Он так относился и к своим воинам. Когда они замерзали от холода и голода под Москвой, он безжалостно оставил их, а сам убежал во Францию…

– Вы хотите сказать, что все, кто стоит у власти, не заботятся о тех, о ком должны заботиться?

– Если бы только не заботились… Диктаторы всегда уничтожали собственный народ.

– Константин Эдуардович, я вижу, что вы очень устали. Я хочу оставить вас одного.

– Да-да, вы действительно правы. Как говорит моя дочь Любочка, делу время, а отдых тоже необходим. Вы ещё заглянете ко мне? Нам так нужно о многом поговорить, обсудить. Мне нужно кое-что передать вам, мне хочется отдать всё это в надёжные руки. Вам я доверяю. Вы придёте ещё к старику, Анатолий?

– Да, обязательно.

Когда он пришёл в свою камеру, увидел, что на второй койке лежит человек.

Отвернувшись к стенке, он спал, сладко посапывая во сне.

На свою койку Анатолий опустился осторожно, чтобы не потревожить нечаянным скрипом своего соседа.

В ушах стоял вопрос: «Вы придёте ещё к старику, Анатолий?» Хотелось о чём-то подумать, порассуждать, но неожиданно он очутился на мягком и огромном облаке, которое унесло его куда-то ввысь – в него он и провалился, и им овладел глубокий сон.

Репрессированные из деревни Крушники

Юницкие появились в Крушниках задолго до большевистского переворота. Став полновластным хозяином территории, состоящей из болот и лесов на Полесье, на берегах реки Припять, помещик Пётр Игнатьевич Шумский «выписал» из Польши, из-под Варшавы, трёх братьев – Юницких. Им предоставил право заложить основы будущих деревень: Крушников, Злодеевки и Зелёного Моха.

Братья женились на местных красавицах, и начал продолжаться и шириться род Юницких.

Во время кровавых сталинских репрессий выросло новое поколение.

И многие из них попали в руки чекистских органов, многие семьи были осуждены как «враги народа».

НКВД истребило большую часть невинных людей из рода Юницких.

Отец Анатолия Юницкого – Эдуард Петрович – собрал все фамилии расстрелянных и пропавших без вести.

А на кладбище в Крушниках поставил обелиск как память о погибших Юницких от рук сталинских опричников.

А в своей тайной тетради перечислил всех, кто был расстрелян, включая отца, мать и её братьев. Тетрадь эту позже он передаст своему сыну – Анатолию.



Анатолий Юницкий с отцом Эдуардом Петровичем у памятника репрессированным Юницким в деревне Крушники

Вот их имена:

Александр Антонович **Юницкий** – 1889, председатель местного колхоза, расстрелян 26.10.1937.

Антон Петрович **Юницкий** – 1872, расстрелян 26.10.1937, его сыновья:

Пётр **Юницкий** – 1894, арестован в 1930, осуждён на 10 лет и погиб в застенках НКВД;

Фёдор **Юницкий** – 1897, расстрелян 26.10.1937;

Ефрем **Юницкий** – 1903, расстрелян 26.10.1937;

Василий **Юницкий** – 1912, расстрелян 26.10.1937;

Иван **Юницкий** – 1914, расстрелян 24.12.1937;

Евфросинья Ивановна **Юницкая** – 1897, расстреляна 20.03. 1938;

Василий Антонович **Юницкий** – 1912, расстрелян 26.01.1937;

Иосиф Иванович **Юницкий** – 1904, расстрелян 16.02.1938;

Левон Карлович **Юницкий** – 1896, арестован в 1937, судьба неизвестна;

Пётр Юзефович **Юницкий** – 1900, арестован в 1937, судьба неизвестна;

Матвей Юльянович **Юницкий** – 1912, расстрелян 16.10.1938;

Юльян Людвикович **Юницкий** – 1896, расстрелян 29.02.1937;

Антон Адамович **Юницкий** – 1884, расстрелян 26.10.1937;

Пётр Адамович **Юницкий** – 1887, расстрелян 26.10.1937;

Николай Адамович **Юницкий** – 1910, расстрелян 26.10.1937;

Михаил Иосифович **Юницкий** – 1886, расстрелян 26.10.1937;

Пётр Иосифович **Юницкий** – 1887, расстрелян 26.10.1937.

В конце этого списка Эдуард Петрович Юницкий написал такие строки – боль его души:

Репрессированным из деревни Крушники

…Чёрный ворон… Ворон чёрный
с клювом острым и когтями…
Эмгэбисты-сталинисты,
сотворили что вы с нами?
Век жестокий и кровавый,
людской крови текут реки,
у антихриста есть нравы
людоедов-человеков…
Где Господь? Ведь Он же видит
сатаны разгул безбожный…
Нету сил стерпеть такое –
разве можно? Разве можно?!

За решёткой

…Когда Анатолий проснулся, увидел, что сокамерник сидит в ногах на кровати и молча смотрит на него. Глаза добрые, голубые, чуть-чуть насмешливый взгляд. Губы толстые, приоткрытый в улыбке рот. Даже в полумраке светились белизной зубы.

– Любишь ты, однако, поспать, около часа сижу возле тебя, а ты как убитый на поле битвы… Всё сражаешься, воюешь с недругами?

Волосы светлые, как стебли перезрелой пшеницы, копна волос, и одна прядь свесилась на лоб, почти прикрыла бровь.

– Ты кто?

– Казимир. А ты – Анатолий, не так ли? И фамилия твоя – Юницкий?

– Мы разве знакомы?

– Возможно. Должны быть знакомы. Мы с тобой братья.

Юницкий недоуменно смотрел на своего собеседника, ничего не понимая. Сплошные загадки, которые не разгадать с первого раза. Закодированные какие-то, зашифрованные. Вопросы задавать как-то было не с руки, ожидал, когда Казимир, как он назвался, сам прояснит обстановку…

– Ты недавно посещал Константина Циолковского, да?

– Посещал. Поговорили немного со стариком, – пожал плечами Анатолий. – Посадили его опричники, непонятно за что посадили.

– Ты о нём впервые когда узнал?

– Когда учился в школе. В учебнике о нём прочитал.

– В советском учебнике, – уточнил почему-то сосед по камере. – А ты слышал когда-нибудь о таком учёном как бельгийский инженер Бинг?

Анатолий отрицательно качнул головой.

– А слышал ли ты об американском учёном Годдарде?

– Не слышал…

– А о Казимире Семеновиче ты имеешь какие-нибудь сведения?

– К сожалению, нет.

Казимир улыбнулся доверчиво, положив свою руку на руку собеседника, как бы соединяя братские разорванные узы. Юницкий тут же ощутил, как горячий поток доброжелательной энергии начал вливаться в его организм. Это было удивительно и неожиданно. Но, как ни странно, тепло было приятным, словно материнское касание, когда он нуждался в материнской ласке и нежности.

– Ничего странного в этом нет, Анатолий. Потому что вам подсовывали сфальсифицированные учебники, имеющие своей целью отнять правду, заменить её ложью…

Казимир не отнимал руки, смотрел в глаза.

– Ты – дитя космоса, что нас и объединяет, и роднит, поэтому тебе легко будет перенестись в столицу Нидерландов – Амстердам, в 1650 год. Этот город славился разными ремёслами, торговлей. Это был ещё и центр книгопечатания. Там и была напечатана моя книга «Великое искусство артиллерии». Я написал её на латыни – языке науки. И подписался такими словами: «Шляхтич-литвин из Великого княжества Литовского Казимир Семенович». В учебнике, о котором ты мне говорил, утверждается, что первооткрывателем и основоположником создания многоступенчатой ракеты является Константин Эдуардович Циолковский. Но я, дорогой Анатолий, ещё за двести пятьдесят лет до него изобрёл конструкцию такой ракеты. Ты об этом слышал?

– К сожалению, нет.

– Ещё скажу. Полтора столетия мой труд был наиболее основательным и авторитетным в области артиллерии и пиротехники. Книга была издана также на французском и немецком языках. А в предисловии к английскому изданию в 1729 году издатель от имени учёных того времени утверждал: «Авторитет Семеновича был и до сегодняшнего дня остаётся для ракетчиков и фейерверкеров чем-то святым».

– А родом ты откуда, Казимир?

– Я почти земляк твой. Ты на Мозырском Полесье родился, а я среди голубых озёр, поэтому у меня и глаза такие голубые, – на Витебщине, под Полоцком, откуда и наш Франциск Скорина – первопечатник.

– А главное твоё занятие?

– Я – профессиональный военный.

– Любишь, значит, воевать? – Юницкий нахмурился.

– Наоборот, – посерьёзнел Казимир, – ненавижу войну. Война – это самое большое несчастье для человечества.

– Извини, – попросил прощения сокамерник, – сорвалось. Натерпелся я от военных.

– Я и сам от них не в восторге.

Казимир отнял свою руку, поднялся. Остановился посреди камеры.

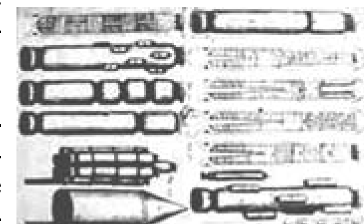
– Ты извини, что я пристал к тебе со своими разговорами. Поговорить захотелось. Одиночество хандру наводит.

Сел на кровать, вздохнул.

– А как ты здесь очутился, Казимир? Со мной КГБ ведёт душещипательные беседы, а чтобы я много не брал на себя, как они говорят, отправ-



Казимир Семенович и его трёхступенчатые ракеты



ляют сюда на перевоспитание. Циолковский получил год концлагерей, и ему не выжить в таких трудных условиях, хотя я знаю, что он будет освобождён из-под ареста…

– Его спасёт случайность.

– Ты не обижен на Циолковского?

– Да нет. Потому что не знаю, он использовал моё изобретение или его самого осенило? А что думают по этому поводу Бинг и Годдард – я не знаю.

– Ты с ним не хочешь встретиться, Казимир? Поспорить, поговорить, потому что споры о первенстве не утихают до сих пор.

– Нет. Не потому, что не хочу, а по той причине, что слишком большой отрезок времени нас разделяет. Хотя по космическим меркам это всего лишь секунда. Да и к Великому княжеству Литовскому учёный относился не совсем доброжелательно. Но об этом не будем, это не наша тема.

В камере воцарилось молчание. Оно не угнетало детей космоса, не разъединяло, просто наступила короткая пауза, которая всегда присутствует в разговоре великих людей.

– Казимир, извини, – Анатолий повернулся на правый бок, подпёр голову раскрытой ладонью, – ты не ответил на мой вопрос: как ты очутился здесь? На тебя же не составляло КГБ «Дело».

– На каждого из нас в любом столетии составлено то ли «Дело», то ли «Досье», – отозвался автор многоступенчатой ракеты. – Мы всегда под прицелом державного ока и спецслужб. Но здесь я очутился не по причине своих научных открытий, всё более чем прозаично. Любовь вмешалась.

– Любовь? – удивился полешук. – И как можно из-за любви оказаться на этом жёстком ложе? Да ещё перенестись в наш век…

– Можно, мой друг Анатолий, можно! Только не я перенёсся в твой век, а ты в мой. Но вкратце я тебе изложу историю, чтобы тебе было более понятно обо мне. Вспыхнуло казацко-крестьянское антифеодальное восстание на Украине и Беларуси – в 1595 году. Им руководил Наливайко. Когда он пошёл на Полесье, Случчину и Могилёвщину, к повстанцам присоединились крестьяне, мещане, мелкие феодалы. А в начале семнадцатого столетия произошли выступления ремесленников против феодального и религиозного угнетения, а также против эксплуататорской верхушки городского населения в Могилёве и в моём Витебске… Наибольший размах восстания произошёл во время освободительной войны украинского и белорусского народов 1648 – 1654 годов. В восемнадцатом столетии известное тебе крупное восстание крестьян и городской бедноты в Кричеве и Кричевском старостве – 1743 – 1744 годов. В русско-польскую войну 1654 – 1667 годов

на территории Великого княжества Литовского происходили военные действия, из-за которых разрушались города и сёла.Русские войска заняли почти все белорусские земли, Восточную Литву вместе с Вильно и Ковно. Царь Алексей Михайлович, получив согласие части белорусской и литовской шляхты во главе со Станиславом Ордой, объявил себя великим князем Белой Руси и великим князем литовским. Кстати, с того времени эти титулы вошли в состав полного титула русских царей и императоров.

Полешук внимательно слушал своего предка-учёного.

Был удивлён, что тот так хорошо разбирается в истории.

– Так вот, – продолжил Казимир свой рассказ после короткого молчания, – другая группа феодалов Великого княжества Литовского под руководством великого Гетмана Януша Радзивилла, чтобы создать отдельное Литовское государство на территории Литвы и Беларуси, в 1655 году подписывает договор со Швецией и заключает унию Литвы со Швецией.

Радзивиллы хотели создать своё княжество на территории Новогрудского воеводства.

А потом разделение Речи Посполитой, внутренние противоречия… Войска Екатерины Второй уничтожили и конституционные реформы, и Конституцию…

Казимир прервал свой рассказ: кто-то приоткрыл двери их камеры.

К ним никто не зашёл – дверь так и осталась полураскрытой. Они недоуменно переглянулись, ожидая развязки. Рассказчик встал и подошёл к двери. Отворил её больше, выглянул в коридор. Никого.

– Начинаются галлюцинации, – вернулся и сел на свою койку военный учёный, – значит, время позднее, и поэтому нам пора спать. Если нас за эту ночь не разлучат, то мы продолжим беседу завтра.

Он лёг на свое ложе, повернулся к стене. Но потом неожиданно поднялся, сел на лежаке, достал из-под матраса папку, перевязанную бечёвкой.

– Может случиться, что мы завтра и не встретимся. Так я на этот случай подготовил тебе свои записи. В папке история моей любви, о которой я не договорил, о моей идее, как отправиться человечеству в космос… Я не знаю, сохранились ли они в архивах, но я тебе даю оригиналы.

– Спасибо, Казимир. Я обязательно их прочитаю.

Он снова лёг на правый бок, отвернувшись к стене.

А Анатолий ещё долго ворочался с боку на бок, подбивал раз за разом твёрдую, словно камень, подушку, стараясь уснуть, но к нему не приходил сон.

Слишком много неожиданного свалилось на его голову.

Разве он мог предположить, что их, исследователей космических путей, сведёт судьба в этом мрачном заведении.

«Но космосом занимались, как говорил Казимир, Рудольф Бинг и Роберт Хитчингс Годдард, – подумал Юницкий, – а вдруг и они здесь, в каких-нибудь камерах… Если нас троих собрали здесь, то почему и они не могут оказаться среди нас?..»

В камере уже стало совсем темно.

Не видно и квадратика окошка над головой – слилось с чернотой заоконья. И тогда его, словно птицу, понесло в голубое поднебесье.

Он мчался по струнам времени, словно воздушный экспресс по блестящим рельсам…

Доверю мысли и сомненья дневнику

Отец Анатолия Юницкого – Эдуард Петрович – всё время вёл дневник. Однажды, когда к нему подобралась болезнь вплотную, позвал сына и протянул тетрадь:

– Возьми, на досуге почитаешь. Больше узнаешь обо мне.

…«Окончил я техникум в 1946 году. На руках специальность – гидротехник.

Это моё призвание или случайность в моей жизни? Не знаю, как и не знаю, для чего я пришёл в этот мир. Свои мысли, сомнения и вопросы я доверяю только дневнику. Он меня не укоряет, не стыдит, ни о чём не спрашивает… Он мой и собеседник, и советчик, и друг.

Так о чём я? Ах да, о работе…

Отправляют по направлению меня в Сокмару – под Оренбург.

Оказалось, что в райземотделе не было свободной должности гидротехника. Держали меня месяц на разных работах, а потом отправили назад в Оренбургское управление.

Направили в город Орск – мастером в контору «Мелиорбурвод».

Что у меня было в наличии? Старая железнодорожная шинель, мятые штаны, которые я не имел никогда возможности погладить, и гимнастёрка. Все моё имущество и богатство. В шинели я ходил и спал на ней, когда было холодно, укрывался ею в пятидесятиградусный мороз…

Меня заедали вши, мучил постоянный голод…

Исходил пешком весь Южный Урал.

Я в этой конторе мучился с полгода. Спал на столах, питался чем придётся. И вспоминал, какими вкусными масляными блинами в далёком Зауралье угощала меня тётя Нюра и старушки. Давился слюной от воспоминаний, а вернуть те дни было нельзя…

Впереди – тупик, сзади – трясина, завтрашний день – серый туман…

Диким зверем, загнанным снова в невидимую клетку, почувствовал я себя, и чужбины ощутил холодное дыхание, безразличное отношение к себе. Нигде мне нет пристанища, нигде не могу зацепиться, почувствовать твердь под ногами… Кто я в этом мире? Почему чужой?

Неужели и Бог отвернулся от меня, продолжая посылать мне испытания и искушения?

«Терпите для вашего же исправления»?

Сколько можно исправляться, меняться, усовершенствоваться, и – терпеть… Ради чего терпеть? Это же бесконечный процесс… Прости меня, Господи, если у меня грешные, противные Тебе, мысли и рассуждения!..

В родном доме и углы помогают – так говорят в народе? И решил снова вернуться к родным углам, к родным пепелищам.

Оставив без сожаления работу, помчался по железной дороге на перекладных – как и раньше, потому что денег не было на билет – на родную Мозырщину…

Проходя центральную площадь города – площадь имени Горького, – наткнулся на вывеску, висевшую перед входом одного из домов: «Полесская контора «Облмелиорводстрой». Обрадовался, что это связано с моей специальностью.

Показал в отделе кадров свои документы.

– Так ты же наш человек – техник-гидротехник! – обрадовался кадровик. – Берём тебя геодезистом. Согласен?

– Конечно, согласен, – ответил я, радуясь, что так неожиданно нашёл областную мелиоративную организацию и получил работу.

С марта по октябрь я исходил все болота мозырского Полесья. Для проектирования осушительных работ производил съёмки в Хойникском районе, в Брагинском.

Мы делали сетку со всеми отметками, а потом после нас проводили по тем местам каналы.

В один из дней почувствовал, что тянет меня моя малая родина, болит по ней моя исстрадавшаяся душа. Просто невмоготу стало, вспомнив о ней.

Магнитом тянула она к себе, звала в свои лесные чащобы и грибные поляны, но более всего я стремился встретиться с людьми, найти среди родственников – близких или далёких.

И когда пришла суббота, а это был выходной, бросив всё, знакомой тропой подался в свой родной край. Километр за километром отмеривал я шагами, узнавал и не узнавал окрестности, которыми когда-то проходил с черникой, и чувствовал, как тепло и радостно становится на душе от встречи с родными местами.

Запах лесов и полей пьянил меня, вселял уверенность в завтрашнем дне, и я почувствовал, что без родной земли и деревни я в этом мире никто.

В Крушники пришёл утром, когда начало подниматься из-за леса солнце. К людям пошёл, без которых соскучился, выяснять начал, кто в деревне живёт.

Рассказали, пояснили, кто мои родственники.

– А Броня приходится тебе двоюродной сестрой, – сказали мне женщины. – Она в другом конце деревни живёт…

В маленькой хатинке жила тётя Амиля со своими детьми – Брониславой и Валентином.

– Да, Эдик, моего мужа и отца детей – Ефрема – расстреляли энкавэдисты, как и Петра, родного брата Ефрема. Так что Броня и Валик доводятся тебе двоюродными сестрой и братом. Ефрем взял меня из рода Кашеедов, выходит, и они наши родственники…

Я подошёл к ним и всех обнял по очереди.

Так я нашёл своих родственников, а они меня… И почувствовал, что теперь от моей малой родины не оторвёт меня никакая сила.

…А жить-то негде, как всегда. Приеду с работы в Мозырь, высплюсь на диване, а умыться негде – это же не дом, не гостиница. Мучался, одним словом.

Видя такое моё бедственное положение, Иван Михайлович Мелех предложил:

– А давай-ка, дорогой Эдуард Петрович, пошлём тебя в Комарин районным мелиоратором. Будешь представителем мелиорации от райисполкома. Там ты быстрее добьёшься для себя удобств и других, нужных для тебя облегчений. И, главное, ни от кого не будешь зависеть, сам себе хозяин. А к нам будешь приезжать только с отчётами о проделанной работе.

Это была осень 1947 года…

По плану я должен был обследовать и производить съёмку в деревне Крюки – двадцать километров от Комарина. Там и определили мне хату, в которой я обосновался у хозяев. Выделили мне отдельную комнату. Привезли стол и шкаф – и готов «кабинет мелиоратора».

Там, в Крюках, и приглянулась мне девушка, которую звали Юлия. Днём работаю, а вечерами с ней бродим по лугам и полям, соловьёв слушаем. Так наслушались, что через некоторое время она призналась мне: «Эдик, я, кажется, беременна…»

Когда уже была на восьмом месяце, пошли с нею в ЗАГС. А вскоре родился первенец, которого назвали Толиком – Анатолием.

Переезжаем в Комарин, снимаем квартиру. Умирает неожиданно её мать Авдотья. Остались на руках у Юлии шестеро малолетних детей – братьев и сестёр. Степан Яковец погиб на фронте. Что делать? Решаем снова возвращаться в Крюки, чтобы жить вместе с детьми в их землянке.

У меня зарплата копеечная, Юля устроилась почтальоном работать, а на руках грудной ребёнок. А на шестерых не выделяется никакой помощи. Самим нечего есть, а как прокормить ещё шесть ртов?

Остаётся одно: чтобы дети пошли по моему пути – определить их в детский дом.

Для них это было единственным спасением.

Мне подсказали, чтобы я сходил к председателю райисполкома Ивану Пинчуку. Он пошёл мне навстречу – поручил отделу райисполкома определить сирот Яковцов в детское учреждение…

…Пристрастился к охоте. От тихой рыбалки перешёл к образу человека с ружьём. Дичи в лесу хватало, поэтому я никогда не возвращался домой с пустыми руками.

Когда Толику исполнилось одиннадцать месяцев, мне прислали в марте 1950 года повестку из райвоенкомата. Пришла пора служить в армии.

Попадаю в Первую штурмовую авиационную дивизию, 74-й штурмовой авиаполк – Барановичи. Направляют в школу авиаспециалистов. Из полесских болот меня подняли в небеса. Окончил десятимесячные курсы воздушных стрелков. Летал на штурмовике ИЛ-10 в качестве воздушного стрелка.

У меня за плечами среднее образование, даже среднее специальное. Это уже кое-что, на ступеньку, а то и на три выше своих сослуживцев. Поэтому однажды замполит Песемский предложил мне:

– Комсорг Юницкий, ты не против, если мы тебя отправим в Военно-воздушную академию имени Жуковского?

– Так я же не офицер.

– А туда принимают девяносто процентов офицеров, а десять просто военнослужащих.

– Я согласен…

…Послали меня на отборочные экзамены в Минск. Всё прошёл успешно, и я был допущен до сдачи экзаменов в Академию. Какой-то полковник, не помню его фамилию, человек в годах, с седой головой, посмотрев мой диплом мелиоратора, сказал:

– Для поступления такой документ не годится… Надо аттестат зрелости за десять классов. Поступим, Юницкий, так. Ты возвращаешься в свою часть, берёшь отпуск на сорок пять суток для подготовки к экзаменам. Заодно прикрепляешься к любой средней школе и сдаёшь экзамены на аттестат зрелости. Только после этого у тебя будет всё нормально.

Вернулся в часть, которая стояла в Скиделе – на полевом аэродроме.

Командир эскадрильи подполковник Будаков, выслушав мой рассказ и мою просьбу, сказал:

– Разрешаю, сержант Юницкий, съездить в Гродненское облоно и решить все вопросы. Действуй, добивайся своего! И ещё. Раз ты будущий офицер, разрешаю и к семье заскочить, только долго не задерживайся!

– Есть долго не задерживаться! – бодро ответил командиру.

Он мне крепко пожал на прощанье руку.

…Начальник областного управления образования, поняв моё состояние и войдя в моё положение, тут же, при мне, дал команду отделу, чтобы написали бумагу для Скидельского районо о моём прикреплении к одной из школ города.

С тем документом я и вернулся в Скидель.

А оттуда направили меня в среднюю школу деревни Лунное, которая находилась на берегу Нёмана. Пришлось сесть за парту вместе с учениками десятого класса.

Директор школы, глянув на мой аттестат за девять классов, пожал плечами:

– Юницкий, немного огорчу тебя. Этот аттестат для нашей школы не подходит. В нём нет оценок за экзамены по ботанике, по астрономии и по многим другим предметам. А это больше двадцати предметов. Что делать будем? Если подготовишься по этим предметам, примем у тебя экзамены.

Ночью готовлюсь к урокам, а днём учусь…

Я не из ленивой породы, выдерживал и не такое. Даже не просил никого о помощи: ни учителей, ни десятиклассников. Всё сам, всё сам…

Удалось сдать все экзамены. Директор вручил мне долгожданный аттестат зрелости. Только теперь за спиной у меня была десятилетка.

Когда рассказал своей Юлии Степановне о том, что еду сдавать экзамены в академию, обрадованно промолвила:

– Я рада за тебя. Пусть тебе повезёт. Большим человеком будешь. А потом и я как-нибудь школу закончу, поступлю в училище, где готовят культработников.

Еду в Москву. Целый месяц надо сдавать экзамены. Сочинение, математика, физика, химия. Плюс иностранный язык.

Первый экзамен – сочинение. Первая тема – что-то о Достоевском, вторая – о Пушкине, третья – «Война и мир» Толстого… А вольная тема, но с конкретным уклоном: «Иосиф Сталин – великий вождь и борец за мир во всём мире».

Как не взяться за Сталина, как не отблагодарить его за счастливое моё детство, за радость, которую он дал мне и моим родителям? Грех не отблагодарить.

И я старался. Я писал с упоением и вдохновением. Подбирал слова и синонимы, приводил по памяти стихи о вожде, потом перешёл к мировому капитализму… Не надо смеяться и издеваться надо мною, когда кто прочитает эти строки, просто вы не были в моей шкуре, не испытали на себе тот ад ужаса, который достался на мою долю. И, дай бог, чтобы никогда не достался. Врагу своему не пожелаю такого.

Кажется, первым положил сочинение на стол. Преподаватель даже удивился, как я быстро справился с заданием. Справился-то быстро, а вот какая оценка меня ожидает? Волновался ли я? Не знаю. В жизни было столько волнений, что сочинение для меня было пустой забавой. Я прекрасно знал русский язык, за что меня не раз хвалили в школе.

– Юницкий, танцуй! – прибежал ко мне в комнату спустя некоторое время мой сосед по койке – Егор Поверенков. – У тебя круглые «пятёрки»! Поздравляю!

Поступали в академию полковники и подполковники, майоры и капитаны, у них за спиной война и сражения, куда им до науки – двух слов правильно написать не могут.

В этом я сам убедился, когда они выходили к доске и пробовали писать простые предложения. А я юнец, не нюхавший пороху, сдал на «отлично».

Как будто Сталин, чувствуя за собой вину за миллионы убиенных и моих родных, решил сделать для меня доброе дело: проложил удачную дорогу и к остальным экзаменам. Правда, на последнем экзамене случился сбой по немецкому языку.

Как ни старался вытягивать из себя немецкие слова, как ни изгалялся, и как ни хотел преподаватель ставить оценку ниже «пятёрки», не смог я вытянуть на высший балл.

Четыре пятёрки и одна четвёрка! Кто может похвастаться такими оценками? Как оказалось, никто.

– Э, сержант! – восклицали полковники, узнав о моих удачах. – Считай, что ты уже слушатель военной академии. Мы с «трояками» – и то мечтаем попасть, а ты… Молодец!

Мандатная комиссия. Сидят два генерала и три полковника.

Вызывают меня. Переступив порог, строго по уставу докладываю о прибытии. Генерал-лейтенант отыскал мою папку среди множества других, начал листать. Потом передал второму генералу, что-то прошептал ему. Тот передал следующему…

Папка опять вернулась назад – к председателю мандатной комиссии.

– Мы рады, что вы успешно сдали экзамены. Но мандатная комиссия вынесла решение отправить вас обратно в свою часть, где вы будете проходить воинскую службу.

У меня в глазах всё потемнело. Почему? Что случилось?

– Почему? – осмелился задать им вопрос. – Я же…

И осёкся. Больше я не произнёс ни единого слова.

Только что-то больно сдавило виски, и генералы начали качаться передо мною, будто сидели на палубе корабля.

Сталин всё-таки догнал и здесь меня и уже огрел обухом по голове, словно спрашивал с грузинским акцентом: «Чито, дарагой, в акадэмию захатэл? Сын врага народа – и в акадэмию?»

Вышел в коридор, а меня обступили офицеры, обнимают, поздравляют, даже не спрашивая, они были уверены, что меня зачислили.

Я вырвался из их объятий, ничего не поясняя, опустив голову, выбежал во двор.

Вернулся в часть. Меня снова оставили комсоргом эскадрильи, вручили списки комсомольцев. И только через два месяца подходит ко мне замполит полка, спрашивает:

– Юницкий, а что у тебя случилось с матерью?

– Умерла.

– Нет, она не умерла. Она считается врагом народа, её расстреляли за связь с поляками. Вот почему тебя не приняли в академию, хотя ты один из всех сдал успешно экзамены…

– Товарищ подполковник, я не знаю, что случилось с матерью. В тридцать седьмом пришёл к нам в дом какой-то военный, сказал матери собираться и куда-то увёл её. Нам никто не сообщал о её судьбе, и поэтому я не знаю, что с ней стало. Мы все думали, что она умерла. Так и писал во всех анкетах – умерла.

Замполит вздохнул, обнял меня за плечи:

– Жаль, очень жаль, Юницкий, что так случилось…»

Часть третья

В камеру – добровольно

…Константин Циолковский прищурился, посмотрел на пришедшего гостя, улыбнулся:

– Решил всё-таки навестить старика?

– Обещал, вот и пришёл, Константин Эдуардович.

– Рад, весьма рад, Анатолий. Если бы пришёл завтра, меня бы ты здесь не застал.

– Почему?

Циолковский ответил не сразу. Он сидел за столом, на котором не было ни одной бумажки. И вид у него был то ли подавленный, то ли безразличный, не понять.

– Меня же вчера отпустили.

– Вчера?

– Да. Случилось невероятное. Я уже прощался с жизнью, зная, что из когтей ЧК мне не вырваться, слишком глубоко запустил их Ачкасов. Простоял на коленях всю ночь, молился, просил у Господа помощи и прощения грехов моих…

– Вы верите в Бога? – удивился гость, садясь в кресло напротив.

– Я не верю, я твёрдо знаю, что существует Высший разум и Повелитель – Господь Бог. Без Него ничего не может быть, ничего не может существовать. Это истина, это Закон существования.

Анатолий не удивился – великие учёные планеты всегда были глубоко верующими людьми. Его же учили атеисты, отрицающие существование Всевышнего.

За спиной отворилась дверь, и порог переступил неизвестный человек в военной форме.

Подойдя к столу, строго спросил у учёного:

– Как вы могли, Константин Эдуардович?

– Что – смог?

– Вернуться опять в эти казематы. Вы же рискуете своей жизнью, как и я рисковал.

– Да пустяки всё это, дорогой Ефим Георгиевич! Что им стоит прийти ко мне домой и снова предъявить ордер на арест?

– Но всё же, как-никак… Глупо с вашей стороны, очень глупо, извините за замечание. Но утром чтобы я вас здесь не видел!

Циолковский попробовал оправдаться:

– Но поймите и меня. Выхожу на свободу, иду на вокзал, а мой поезд ушёл час назад. Следующий – только завтра. Где ночевать? Замерзать на улице? Ну, я и пошёл к вашему ведомству, постучал в железные ворота, попросился у ваших товарищей, чтобы они снова определили меня в эту камеру.

Ефим Георгиевич еле сдерживает смех, его возмущение уже утихло, и он переводит взгляд на гостя-узника, словно интересуется: «А это кто у вас? По какому делу проходит?»

– Видишь, гость из завтрашнего дня, дорогой Анатолий Юницкий, какие у нас тут дела творятся? – своим обращением Циолковский заодно представил благодетелю и ангелу-хранителю своего продолжателя в области небесной механики.

– Но здесь же не гостиница, Константин Эдуардович! – взмолился Ефим Георгиевич. – Всё! Чтобы утром вы были на вокзале и никогда сюда не возвращались!

Циолковский, улыбаясь, закивал головой:

– Да, непременно, дорогой Ефим Георгиевич! Слово даю!

Когда за ним закрылась дверь, Юницкий поинтересовался, чем расстроен ушедший человек.

– Да банальная история вышла, мой друг! Хвала Богу, что в ЧК служат не только Ачкасовы! Они хотели меня сгноить в подвалах Лубянки, а Ефим Георгиевич Евдокимов, которого ты имел честь лицезреть сейчас, он же начальник Особого отдела МЧК, взяв моё дело, наложил на постановлении ЧК красными чернилами следующую резолюцию: «Освободить и дело прекратить. Е. Евдокимов. 1.12.1919 года».

– Невероятно! – воскликнул Анатолий. – Даже такие люди у них работают?

– Слава Богу, да. Это уникальный человек. Хотя он и атеист, но стал моим ангелом-хранителем, его послал мне Бог. Евдокимов, кстати, кавалер ордена Ленина и пяти орденов Красного Знамени. Он будет в сороковом году репрессирован, только через шестнадцать лет его посмертно реабилитируют.

– Для вас был ангелом-хранителем, а ему Бог не дал…

– Да, к сожалению. Так вот, вчера меня освободили. Пришёл на вокзал, а мой поезд ушёл. Вот я и попросился у товарищей чекистов провести ещё одну ночь у них – сверх срока. Удивительно то, что они, нарушив всякие юридические правила и законы, впустили меня обратно.

– Уму непостижимо! И завтра вы едете в Калугу?

– Да, еду. Дел накопилось – не переделать. Начал работу над новыми моделями дирижаблей и аэропланов, набрасываю статьи о полёте в космос, разрабатываю параллельно сюжеты будущих книг на философские темы. А там не за горами и семьдесят с хвостиком стукнет, так что, батенька, нет времени умирать, никто за меня мою работу не сделает…

– Да, никто. Зададите вы не одну загадку учёным, которые будут биться над осуществлением ваших проектов, удивляться, как вы до этого додумались…

Константин Эдуардович ничего не ответил на его слова. Опустил голову, погрузился в свои мысли. Он в это время был далеко не только от серой камеры и своего гостя, своей Калуги, даже земли – унесло его в далёкие миры и пространства.

Молчал и гость.

Молчание длилось долго, казалось, вечность. Циолковский, склонившись над столом, наверное, дремал, невзирая на присутствие изобретателя – автора, отрицающего неэффективные ракеты для широкомасштабного освоения космоса, указавшего путь в космос без них…

– Так на чём, коллега, мы остановились? – очнувшись от дремоты, выпрямился Константин Эдуардович, глядя на Юницкого. – Ах да, я позвал тебя, чтобы мы обсудили проблемы космоса и его освоение человечеством. Разве не так?

– Да, и поэтому я перед вами.

– Ну что, Анатолий, сын Эдуарда, хочешь спорить со мной, выяснять истину?

Взгляд Циолковского нацелен прямо на Юницкого, взгляд въедливый, насмешливый, даже издевательский, который будто говорил: «А не слишком ли ты смелый, чтобы опровергать мои проекты?»

– Спорить я не люблю, Константин Эдуардович. Спор – это последнее дело, хотя, как утверждают, что в споре рождается истина.

– Ну, тогда хорошо, – вздохнул калужанин, откладывая в сторону слуховую трубку, – а то я подумал, что ты ершистый и забияка. Ошибся, значит.

– Да.

– Продолжим, друг мой! У нас очень мало времени.

Анатолий согласно кивнул головой, прислонился к стене:

– Я всегда спокойно отношусь к тем, кто не верит в меня, считает меня, ну как бы это объяснить…

– Не надо объяснять, Анатолий, – замахал руками Константин Эдуардович, – по себе знаю, пальцем у виска крутят, детишки камнями бросают в спину, считая меня сумасшедшим…

Анатолий согласно кивал головой:

– Вот вы писали: «Многие и ныне думают, что я хлопочу о ракете и забочусь о её судьбе, только как ракеты. Это было грубейшей ошибкой. Ракета для меня только способ, только метод проникновения в глубину Космоса, но отнюдь не самоцель. Будет иной способ передвижения в Космосе – приму и его. Вся суть – в переселении с Земли и в заселении Космоса».

– Писал, писал, виноват… Такие мысли рождались в голове.

– И вы всерьёз думаете, что мы дети космоса? Что нам начертано жить там, в космическом пространстве?

Циолковский чувствовал, что эта идея не нравилась его оппоненту, но ответил вполне определенно:

– Да. И не только думал, но и утверждал. Придёт пора, когда нам будет тесно на Земле…

Анатолий пожал плечами, чуть заметно покачал отрицательно головой:

– Я противоположного мнения об этом, и поэтому с вами не соглашусь. Нас создал Господь земными существами, и мы должны жить на земле, в своей колыбели.

Циолковский не обиделся, услышав слова своего коллеги, спор двух учёных – это не доказывание с пеной у рта своей правоты.

Анатолий знал, что в поисках средств преодоления гравитации, которые он вёл на основе строгих физико-математических расчётов – как физик, не пугаясь грандиозных величин, которые неожиданно получались, Константин Эдуардович пришёл к идее сооружений планетарного размаха.

Ещё в 1879 году он издал свои знаменитые «Рязанские тетради». В них – рисунки планет с окружающими их кольцами, качелями, пушками и мостами вперемежку с расчётами скоростей, ускорений и даже времени движения тел в условиях притяжения различных небесных тел.

А в 1896 году выходит его знаменитая книга «Грёзы о Земле и небе и эффекты всемирного тяготения».

Наряду с идеей искусственного спутника Земли впервые публикуется оценка возможностей ТКС – транспортных космических сооружений.

Он впервые говорит и об экваториальном помосте, который выходит «за пределы атмосферы до высоты в 300 вёрст, по которому движется поезд со скоростью 8 вёрст в 1 секунду с тем, чтобы в его вагонах тяжесть уничтожалась центробежной силой».

И ещё – о башне, выстроенной на экваторе.

При восхождении на неё «тяжесть понемногу уменьшается, не изменяя направления; на расстоянии 34 тысячи вёрст совсем уничтожается, затем выше опять обнаруживается с силой, пропорциональной удалению от критической точки, но направление её обратно, так что человек головой обращается к Земле, которую видит у себя сверху».

Циолковский рассчитывал величину подобных башен и для других планет.

– Ты же знаешь, что я занимался и пушечными снарядами.

– Да, знаю… Изучал, удивлялся. Правильно заметили, что после вылета из ствола наступает невесомость, и отмечаете, что если взять пушку длиной не в несколько вёрст, а в несколько сотен раз больше, «то предприятие будет сравнительно не настолько безумно…»

– Нелепость?

Юницкий улыбнулся, зная, на что намекал Константин Эдуардович.

Хотя в целом учёный оценивал эти сооружения для Земли как «в практическом отношении нелепость», тут же оговаривался: «тем не менее, даже в планетной системе этой песчинке, в пространстве бесчисленного множества других таких же систем мы видим нечто подобное, созерцая кольца Сатурна в телескоп!..»

– Гениальная нелепость! – воскликнул Анатолий.

Собеседник молча посмотрел на него, ничего больше не говорил.

Воцарилось молчание.

Вернуться бы в прошлое...

Продолжение дневника Эдуарда Юницкого

«…В том же году поступил на вечернее отделение Ташкентского института инженеров ирригации и механизации сельского хозяйства – на гидромелиоративный факультет.

Работал участковым гидротехником и вечерами учился в институте.

Чтобы пополнить свой бюджет и чем-то помочь сестре (у неё двое детей), ночами сидел над курсовыми проектами для студентов, этим и зарабатывал на жизнь. А днями работал на сорокаградусной жаре на возведении плотин – еле выдерживал. Домой приходил чуть живой.

На работе – ад. В прямом и переносном смысле. В Беларуси жара не поднималась выше тридцати, а тут воздух прогревался до пятидесяти градусов. Постоянно мучила жажда.

Я никак не мог напиться. И через каждые пять-десять минут бегал к арыку, зачерпывал кружкой ледяную воду, жадно пил и пил, не опасаясь, что могу заболеть ангиной, простудить лёгкие…

Видя моё состояние, понимая, что со мной творится, сжалился надо мной узбек Надыр, сочувственно зацокал языком:

– Вах-вах, дорогой Эд, неправильно делаешь, себе смерть готовишь. Нельзя так часто пить холодную воду, добрых духов убиваешь в себе. Хочешь, научу тебя выжить, здоровым будешь, меня благодарить будешь… Аллаха благодарить будешь.

– Хочу, Надыр, научи.

– Приходи ко мне завтра домой. Учить тебя буду.

Надыр Уразматов работает вместе со мной на возведении плотины на арыке. Бригадир. У него в подчинении пятнадцать человек. Все слушаются его беспрекословно, не ленятся, не пьют, как у нас, работают спокойно и без понуканий.

Был сильный разлив перед этим – река взбунтовалась, вышла из берегов. Вода снесла плотину, будто её и не было совсем. Пришлось строить новую.

У Надыра несколько юрт. В одной жила старшая жена, во второй – главная. В следующих – остальные. Сколько всего было жён у него, я не знал. Познакомился с главной, которая готовила нам еду, у неё не было во рту ни единого зуба, курила и что-то постоянно держала под языком.

И повёл меня Надыр на «свой» арык. Свой – потому что у каждого была своя территория. Над арыком – мостик. На мостике – огромный

самовар, много пиал. За ним, ниже по течению, тоже мостик. Дальше – ещё мостик. И всюду на них самовары. И дым из каждого, словно у нас в Крушниках утром из каждого дымохода, – идиллия местной жизни.

Когда закипел самовар, хозяин налил чуть больше половины кипятка в фарфоровый чайник. А перед этим всыпал три огромные горсти зелёного чая. Весело глядя на меня, пояснил:

– Пить холодную воду из арыка – смерть. Пить надо горячий зелёный чай. И ты никогда – в любую жару – не будешь хотеть пить. Бери на работу большой термос, заливай в него подготовленный чай. Жить долго будешь. Это тебе Надыр Уразматов говорит.

Он разливает в пиалы ароматный напиток, предлагает попробовать. Сам отпивает из своей пиалы, зажмуривается от удовольствия. Смотрит на меня, ожидает моей реакции. Я ещё не могу определить вкус, как и не могу ему дать ответ. Но когда я выпил вторую пиалу, почувствовал, что нас окружает не жара, а прохлада. Удивился своему ощущению и открытию.

Улыбаюсь, нахваливаю напиток, и в моих словах нет фальши, нет натянутости:

– Божественный напиток, Надыр!

– Так и Надыр, твой друг, тебе говорит…

Он рад, что мне его чай пришёлся по душе. И наливает мне третью пиалу, затем четвёртую. Я не отказываюсь и от пятой. И чувствую, как в меня вливаются бодрость и сила, как меня обволакивает хорошее настроение. Мне хочется обнять хозяина арыка, поблагодарить его за моё спасение и отношение ко мне.

– Моя спросить хочет, Эд…

– Спрашивай, Надыр.

– До тебя был начальник, деньги требовал за арык. Когда не давали, строго наказывал, шайтаном мы прозвали его. А ты не только не требуешь, а даже отказываешься, когда мы тебе предлагаем. Нехорошо поступаешь с нами, ой как нехорошо! Обиду держат на тебя мои друзья, не уважаешь ты их. Почему обижаешь, дорогой, мы же от чистого сердца?! Нам хорошо, и ты живи хорошо, мы же тебе хорошо делаем. Аллах видит, и мы видим, что ты хороший человек.

Я не знал, как ответить на его вопрос. Да, подсовывали мне незаметно в карман десятки и двадцатьпятки, когда я напрямую отказывался брать у них прижившуюся до меня «мзду», домой приходили под разным предлогом и оставляли под скатертью деньги. Не мог я брать, не понимал, как за государственную воду можно брать взятку.

– Надыр, твой Аллах и мой Иисус Христос не разрешают нам брать чужого. Грех большой. Одна из заповедей так и гласит: «Не укради!»

– Кто крадёт? У кого крадёт? Но твой Бог ещё говорит: «Да не оскудеет рука дающего». Ты неправду говоришь, Эд, большую неправду.

Сколько мы с ним ни спорили, переубедить его я не смог.

Я выложил свой главный контраргумент:

– Надыр, я не буду ни от кого брать деньги. Если кто-то осмелится мне дать их, я переведусь на работу в другое место. Вместо меня придёт другой начальник – ему и давайте. И на этом давай поставим точку. А за чай огромное спасибо!

После этого на строительстве я больше никогда не бегал к арыку, чтобы утолить жажду. По той простой причине, что у меня её, жажды, не было. Достаточно было выпить полпиалы чая, чтобы два-три часа мне не хотелось пить. Удивительно! Вот что значит совет мудрого человека.

Кстати, когда я переходил на новое место работы, «арыкчане» всё же преподнесли мне подарок. Резная работа мастера XVI века – правителя Улугбека. Работа не имеет цены – редчайшая работа.

Но то уже была не взятка, потому как я уже не был у них начальником. То была простая человеческая благодарность. И я оценил их поступок.

Получил диплом инженера-гидротехника. Казалось, и работа по душе, хотя и нелегко было работать, сложно и напряжённо, и с коллективом сдружился, но всё чаще и чаще вспоминал Мозырь, Полесье, Крушники, Броню…

Когда невмоготу стало, когда в мои сны начали стучаться звуки родных мест, принял решение податься в родные края.

Начал работать начальником участка в Калинковичской машинно-мелиоративной станции.

С первых дней понравилась руководству моя работа. Впору на Доску почёта портрет мой помещать. Это не мои слова, а моего начальника. И директор станции прочил меня в свои заместители.

– Так ты же прирождённый мелиоратор, – хвалил меня Пирогов, – с тобой можно горы свернуть, а не только болота осушать…

Спустя много лет мне прислали документы о реабилитации моих репрессированных родителей.

Одна справка из Гомельского областного суда за подписью А. Галкина и вторая – из управления КГБ Республики Беларусь за подписью Н. Кузьменко.

Бумаги констатировали главное: за отсутствием состава преступления моих родителей Е. И. Юницкую и П. А. Юницкого, убитых сталинскими опричниками, когда мне было семь лет, – реабилитировать».

Часть четвёртая

От Земли до Космоса

От автора

– Хочешь со мной прокатиться в космос? – спросил у меня однажды Анатолий.

И я не знал: или это сон посетил меня фантастический, или Анатолий решил подшутить надо мной.

– В космос?

– Да.

– Когда? – я уже принимал его игру.

– Прямо сейчас.

Он посмотрел на меня, словно хотел убедиться, отвечу я ему серьёзно или просто поддакну, зная, что никакого полёта произойти не может, бросил подсказку:

– Помнишь, как Пётр увидел идущего по воде Христа? Сначала уверовал, что сможет пройти, а потом на него снизошёл страх – и он сразу же провалился в воду. Так и здесь – поверишь, значит мы отправимся с тобой в космическую одиссею. Не в ракете, которую изобрели Семенович и Циолковский, а на моём колесе – ОТС…

– Я готов лететь с тобой, – отвечаю уверенно, и тени сомнения не было ни в душе, ни на моём лице. – Но где стартовая площадка или пульт управления, которые нам показывали в фантастических фильмах?

– Контакт? – послышался в динамике мужской голос, и я не услышал ответ на свой вопрос.

– Есть контакт! – ответил женский голос.

– Готовимся к взлёту!

– Мы и находимся с тобой на стартовой площадке, – почему-то вздохнул Юницкий и посмотрел за окно. – Взгляни, мы медленно начали отрываться от земли. Полёт начался! Колесом дорога! Так говорят у нас на Полесье.

Я взглянул вниз.

Наша ракета… Да нет, не ракета – вот что значит, когда срабатывает стереотип мышления и привычка мыслить устоявшимися категориями – а что-то вроде бесконечно длинного железнодорожного состава, нет, скорее трубы без начала и конца, уходящей за горизонт.

Она оторвалась от эстакады, и мы медленно начали подниматься ввысь.

Чтобы лучше присмотреться к «составу», я выглянул в иллюминатор. Он, состав, выглядел беспрерывным, в поперечном сечении метра три. Это была труба, уходящая в обе стороны, и она терялась в дымке горизонта. Земля стала «невестой», потому что на неё одели «обручальное кольцо». Сказать по-другому – это был круг, скорее тор, надетый на Землю, и имел он длину сорок тысяч километров.

Он незаметно растягивался по мере поднятия в космос, увеличиваясь в диаметре на 5–7% за 2–3 часа путешествия на низкую околоземную орбиту, а это высота 300–500 км.

Если опоры эстакады, с которой поднялся круг, стояли на земле, тогда как же они держатся на море или в океане? Там же девятибалльные штормы, бури, цунами.

Океан от солнечных лучей блестел разноцветной радугой и был похож на цветущий луг, буйство красок переливалось через край. Такой игры красок и богатства цветов я не видел никогда в жизни. Глаза, увидев всё это, посылали в мозг сигналы восхищения и радости, счастья и творческого возбуждения. И тогда всё тело и душа наполнялись такой невероятной силой, что хотелось кричать на весь мир о своём новом рождении и перерождении.

– Когда прозвучало сообщение «Есть контакт», то это означает, что ОТС – Общепланетное транспортное средство – по всей своей длине открепили от эстакады. А до этого в течение нескольких дней находящийся внутри продольного вакуумного канала бесконечный кольцевой маховик разгоняли вдоль корпуса. Когда его скорость достигла той, с которой летают над землёй спутники, маховик потерял свой вес. Но его разгон продолжался дальше. И когда центробежная сила от ленты-маховика превысила вес транспортного средства, тогда и началось главное… Я увидел, как автоматически отбросились стартовые держатели, как медленно круг-состав по мере поднятия в космос и выхода на низкую круговую орбиту начал незаметно растягиваться.

Изо всех сил старался не показывать своего удивления и восхищения, чтобы не нарушить того духовного единения с Командором космического корабля, – я же поверил во всё, принял как естественное явление, и потому должен быть ко всему готовым.

Огромный круг длиной в сорок тысяч километров по окружности начал увеличиваться в диаметре, растягиваться, словно резиновый. Это происходило незаметно.

Сразу подумалось: это же сколько нужно дополнительно растянуться, чтобы подняться в космос? Километры и километры…


И мы поднимались всё выше и выше...

Угадав мои мысли, Анатолий успокаивает:

– Чтобы подняться в космос на сто километров, он растягивается всего примерно на 1,6 процента – это 1,6 сантиметра на каждый метр длины.

– Всего лишь?

Беззвучно открылась дверь, и в комнату зашёл юноша в голубом комбинезоне с такими же голубыми глазами, произнёс:

– Командор, мы поднимаемся на второй уровень. Все системы работают надёжно. Включена энергетическая сеть для работы предприятий.

– Хорошо, Эдуард, продолжайте.

И, повернувшись ко мне, попросил:

– Пора закрыть иллюминатор.

И тут же автоматически верхний и нижний рычаги иллюминатора были повёрнуты до упора, обеспечивая герметичность салона.

– Через горы, реки и долины… – произнёс Командор задумчиво, прижмурив глаза, глядя куда-то вглубь времени и пространства. – Как в песне. Это я к тому, что эстакада, на которой зиждется ОТС, построена по экватору всей планеты через горы и моря. Сложно было добиться взаимопонимания людей Земного шара по этому вопросу. Мешали стереотипы – возведённые границы, разделяющие страны с разным укладом жизни, безопасность стран, угроза нападения извне. Особенно противились этому проекту военные: они не понимали, как это можно прожить в мире без войн, без гонки вооружений, без бюджетных вливаний в новые противостояния…

Не отрываясь, смотрю за окно. Поднялись выше облаков, которые скрыли голубую планету. Сажусь рядом с Командором.

– Установить эстакады в океане нам помогли японские инженеры, которые проектировали и строили в море аэропорты.

– В море аэропорт? – уточнил, но не удивился его сообщению. – А качка?

– Они всё предусмотрели. Дрейф определяется с точностью до одного сантиметра. Они предложили опоры на платформах-понтонах, а те, в свою очередь, крепятся якорями за дно океана. Но это не просто опоры – в них размещены энергетические подстанции и административные помещения, жилые комплексы, различные коммуникации, которые обеспечивают надёжную и бесперебойную работу ОТС – Общепланетного транспортного средства.

За окном пролетели непонятные объекты сплюснутой круглой формы. Я посмотрел на Анатолия Юницкого. Он улыбнулся:

– НЛО? – спросишь ты у меня. Уже давно это опознанные объекты. Мы живём с ними в дружбе. Они помогают нам, а мы – им. Когда наши агрегаты работают на полную мощь, они подзаряжаются у нас. Мы для них оборудовали специальные отсеки для подзарядки.

– С ними налажен контакт?

– Полный. Мы от них отстали на несколько тысячелетий в своём развитии. Я был у них на корабле. Меня удивило, что у них нет никаких рычагов управления. Они мысленно посылают команды – и космолёт слушается их беспрекословно.

Подумал, что и в самом деле мы ещё дети в сравнении с развитием соседних цивилизаций. Подмывало спросить, почему же они как сверхумные существа не оказывают нам никакой помощи, не направляют нас по пути прогресса и духовного развития, но Анатолий опередил меня:

– Они в ответе за нас, поэтому оказывают нам тайную помощь. Помогали в смутные времена войн, не допустили, чтобы нас поработили воинствующие племена и народы. Не допустили, чтобы атом Чернобыля расколол земной шар. Они долго ожидали, когда человечество поумнеет и станет добрее, милосерднее, когда обратит свои взоры и души к Создателю Вселенной и Земли…

Мы поднялись на высоту, выше которой уже не поднимались самолёты. Давления на барабанные перепонки не чувствовалось, мы словно находились на земле и сидели в кабинете учёного Анатолия Юницкого.

Снова открылась дверь, и на пороге стоял Эдуард.

– Мы вышли на контрольную орбиту. Двигатели и агрегаты цехов работают в рабочем ритме. Какие будут указания, Командор?

– Приступить к работе. Какой срок определили на этот раз?

– Для изготовления медицинских препаратов и лекарств требуется удлинить время работы на семь дней. Цеха по изготовлению металла, который легче воды, свою работу закончат раньше. Специалисты будут проводить время в библиотеках, бассейнах, укреплять своё здоровье…

Академик Юницкий согласно кивнул головой.

И, повернувшись ко мне, с улыбкой спросил:

– А не прогуляться ли нам, мой дорогой посетитель, по нашему ОТС? Так сказать, экскурсию наладить. Как ты?

– Согласен. С удовольствием пройдусь по твоей обители.

Сначала мы двигались по длинному, со множеством круглых окон, коридору. Сопровождая меня, Командор продолжал рассказывать мне о своём детище.

– Сам видел, визуально ОТС – обычный тор большого, удивительно большого, диаметра. Он свободно умещается и лежит на эстакаде. Часть внутреннего пространства трубы – колеса, круга – занимает вакуумный канал, в котором и находится сердце всей системы – ленточный маховик. Точнее, два маховика. Мы, кстати, идём по ним, точнее – по защитному кожуху. А всё остальное место – для полезной нагрузки.

– На каком мы сейчас отрезке пути?

– На атмосферном. Ощущаешь – нас немного придавливает к полу – мы поднимаемся с небольшим ускорением. Это как при взлёте пассажирского самолёта, поэтому особых перегрузок нет. В ракете бы нас так придавило к сидениям, что и пошевелиться было бы невозможно. Мы отделяемся от земли и поднимаемся вверх со скоростью спортивного автомобиля. Мы можем приблизить её к ракетной скорости, но тогда значительно увеличится лобовое сопротивление атмосферы, к тому же резко увеличится ускорение разгона. А это будет означать, что всех пассажиров «колеса», которых насчитывается больше миллиона – не забывай, что длина ОТС – 40 миллионов метров, поэтому для пассажиров места более чем достаточно, – нужно было бы перед этим готовить к полёту, как настоящих космонавтов. А так на борту может находиться любой человек любого возраста…

Мы проходим пассажирский салон. В нём тихо, не слышно никаких посторонних звуков. Сидят, переговариваясь друг с другом, люди, на нас не обращают внимания, заняты своим делом. Перед ними мониторы, перед ними вся наша земля, весь мир.

Вращается маховик по окружности внутри космического «колеса», но его совсем не слышно. Не стучат, как на стыках рельсов железной дороги, колёса, потому что колёс как таковых нет, а движение бесконечного кольцевого маховика происходит в магнитном поле, не касаясь стенок вакуумного канала. Наше тело постепенно становится лёгким, хочется оттолкнуться от пола и полететь – тор не только увеличивался в диаметре, но и с небольшим ускорением начинал вращение вокруг планеты, то есть вокруг оси вращения, совпадающей с осью вращения Земли.

Когда я подошёл к иллюминатору и взглянул в него, увидел далеко внизу белые облака.

– На каком мы расстоянии от земли, Командор? – спрашиваю у Юницкого.

– Высота подъёма в данный момент триста километров. Окружность «колечка» увеличилась почти на пять процентов. Запас хода ещё остаётся значительным – конструкция выдерживает растяжение как минимум до двенадцати процентов. ОТС выходит в открытый космос.

На стене вспыхнул огромный экран. За пультом управления сидит Эдуард, смотрит на нас, оповещает:

– Командор, мы находимся на самой низкой орбите. Разрешите сделать первую рабочую остановку.

– Да, разрешаю, – отвечает Анатолий Юницкий. – Готовьтесь к следующему этапу подъёма.

Ознакомительная прогулка по кольцу продолжалась.

Я уже перестал удивляться всему увиденному и услышанному, чувствовал себя давним пассажиром корабля – спасительного круга человечества.

Происходящее не было фантазией, не было сном, не было и больным воображением великого учёного. Мы жили с ним в реальном и прекрасном мире, в каком жило всё человечество планеты… Общепланетное транспортное средство действовало в заданном режиме.

Я посмотрел в прозрачный потолок – мы приближались к первому кольцу космического производственного ожерелья. Вот-вот должна произойти стыковка ОТС с постоянно действующей на орбите кольцевой космической лабораторией-заводом, в котором находились тысячи и тысячи самых разнообразных цехов и заводов.

Когда зашли в следующее помещение, Анатолий пояснил:

– Здесь находится автоматический пульт управления. Таких пультов по всему кругу насчитывается несколько сотен. Представители каждой страны управляют своими предприятиями и лабораториями. Одной стране нужно одно, а другой – совсем иное. Ведётся управление и осуществляется руководство и с земли. При необходимости всегда можно связаться с любым оператором управления. Каждый говорит на своём языке, но компьютеры автоматически переводят разговор на все языки мира. А существует и единый язык, который действует в рамках «кольца планеты».

– Командор! – послышался голос Эдуарда. – Стыковка произойдёт через тридцать минут. Началось более интенсивное торможение маховика. В график укладываемся.

– Всё понял. Спасибо, Эдик!

Взглядом спросил у академика – что происходит в данный момент.

– Перед стыковкой «круг» переводится на режим, при котором тяжёлый взлётный маховик начинает торможение и, в соответствии

с законом сохранения момента количества движения начинает раскручиваться сама «труба» с пассажирами и грузами внутри. Она начинает набирать ту же первую космическую скорость, что и спутниковый пояс вокруг Земли.

Мы ощутили лёгкий толчок, будто тронулся с места железнодорожный состав.

Анатолий хотел что-то сказать, но на экране монитора появился Эдуард, спокойным голосом доложил:

– Есть стыковка! Через полчаса начинаем разгрузку.

– Хорошо.

Наше средство вплотную сошлось с другим технологическим кругом, который ожидал нас на орбите.

– Как сказал Эдуард, скоро начнётся погрузка произведённой продукции. В это же время произойдёт и смена вахты, которую несут земляне на орбитальных станциях, вроде той, когда летали буровики в Тюмень из Гомеля на буровые скважины в советское время. Только здесь не буровики, а специалисты всевозможных профессий, которые трудятся на промышленных космических предприятиях и в научно-исследовательских лабораториях. Трудятся учёные самых различных направлений. Но нигде у нас не производится оружие. Запрещено. И за этим строго следят земные и космические эксперты.

– И сколько же груза за один рейс может опустить на землю ОТС или поднять обратно в космос?

Не отрываясь от монитора, ответил:

– Миллионы и миллионы тонн. Соизмеримо с земными объёмами груза, которые ежегодно перевозятся по планете. А этот груз необычный, и создать его в земных условиях невозможно. Это материалы для монтажа солнечных электростанций мощностью в сотни миллионов киловатт, размещённых на орбите. Этой энергии вполне достаточно для металлургических и химических заводов, размещённых здесь же, именно для той части «грязных» производств, которые перенесены с поверхности земли в космос. Но здесь эти производства – экологически чистые, что обеспечили принципиально новые технологические ресурсы, имеющиеся на орбите, – невесомость и вакуум, высокие температуры на освещённых солнцем поверхностях и криогенные – в тени. Готовая продукция складывается в специальные контейнеры и опускается затем вниз на ОТС.

– Этим грузом заполняются все контейнеры?

– Да нет, в остальных ёмкостях – мусор, который нельзя утилизировать на земле. К этому можно ещё добавить и радиоактивные отходы. И это всё можно спрятать в дальнем космосе, который бездонен, и этот мусор не представит угрозы ни мёртвому Космосу, ни жизни на

Земле. А можно мусор забросить и в природную топку – на Солнце, которое ежесуточно переваривает без вреда для себя миллионы тонн метеоритного вещества и пыли. Чего там только нет – одного только железа в Солнце по массе больше, чем сто масс нашей планеты Земля, хотя, в основном, наше светило состоит из водорода и немного – из гелия.

Рабочий персонал с орбиты, который сменит очередная космическая вахта, вернётся на землю. В родной дом. Только сейчас это выражение приобрело настоящий истинный смысл – дом родной. Почему? А потому, что учёные всего земного шара работают над тем, как очистить землю и воду от вредных веществ и загрязнений. Раны земли постепенно затягиваются, реки, озёра и моря возвращаются в свой первоначальный вид, ведь когда они были кристально чистыми в них не погибало и не мутировалось всё живое. Это, слава Богу, сделать ещё возможно, ещё не поздно, пока раны – не смертельные.

Земля постепенно становится местом отдыха и семейного благополучия, потому что вокруг чистый воздух, дожди проливают чистую влагу, от чего вырастает обильный урожай овощей и злаковых – безо всяких химикатов и удобрений.

И только в этих условиях и в таком виде можно назвать планету Земля Колыбелью цивилизации.

– Да, – соглашаюсь я, – как и задумал Создатель в самом начале её зарождения.

Мы идём дальше. Экскурсия, которую ведёт Главный Экскурсовод, продолжается.

Я ничему не удивляюсь. Всецело верю в то, что передо мной настоящий и прекрасный мир.

И это радует Анатолия Юницкого…

За окном мягкая голубизна, где-то внизу ковёр бесконечных белых облаков. Не отрывая взгляд от космического пейзажа, декламирует:

Всё сплелось: и вчера, и сегодня, и завтра,
как счастье и горе, небесной мелодии грусть,
я по струнам звенящим космической арфы
в Галактику, к небу и звёздам стремлюсь...

– Чьи это слова?

– Не помню, может, и мои. Звёзды мне снятся каждую ночь.

…Перед тем, как возвратиться на родную землю, система энергопитания ОТС дополнительно заряжается от солнечных батарей.

На борт нашего подвижного круга-колеса загружаются уникальные материалы, полученные в лабораториях и цехах космической орбиты. Это – оптика и особо чистые кристаллы наивысшего качества,

натуральные лекарства без химии, металлы и сталь, сплавы и композиты, которые легче воды, но крепче традиционной стали.

Промышленная продукция произведится в условиях вакуума и невесомости и не идёт ни в какое сравнение с той, что изготовлена в земных условиях. Она высокопрочная и чистая, не поддаётся коррозии.

А от этого зависит качество работы механизмов и конструкций: они станут лёгкими и долговечными, не поддающимися износу.

Мы возвращаемся в тот салон, в котором находились вначале.

Анатолий сел за свой стол и углубился в чтение и изучение чертежей и схем.

– Мы расстыковываемся, Командор! – посылает новое сообщение Эдуард, и мы снова ощущаем лёгкое и короткое подрагивание.

– С Богом! – напутствует Анатолий экипаж. – Спасибо за чёткую работу!

На посадку нашего круга-обода ведёт уже «лёгкий» маховик. Он движется навстречу «тяжёлому». От этого конструкция медленно начинает приобретать первоначальный вид: сжимается до той степени, в которой она находилась перед подъёмом в космос и до нуля (относительно поверхности Земли) сбрасывает окружную и вертикальную скорость.

Мы приземляемся на эстакаду, и я вижу тот узкий «коридор», установленный самым натуральным образом – когда совпадают «плоскости» центров масс земли и «колеса». Это как маятник огромных часов, отведённый далеко в сторону, но неизбежно возвращающийся в исходное положение. Хотя перед этим этот образ – ОТС – академик Юницкий перефразировал немного иначе: как шляпа необходимого размера. Он любил носить шляпу, может, и от этого у него рождаются такие образы? Не знаю…

Колесо Юницкого плавно, даже не как самолёт, а как пушинка, опускается на посадочную полосу и замирает на эстакаде. И не понять: мы ещё движемся или приземлились.

Мы поднимались несколько часов и столько же опускались. Больше времени затрачивали гомельские буровики, чтобы попасть на тюменские буровые скважины и вернуться назад.

Мы ещё некоторое время не оставляем помещения. А я, еле сдерживая любопытство, подхожу к иллюминатору. Вижу, как на параллельной эстакаде, высотой с десяток метров, ожидают юнибусы. Их много, не счесть. В каждый загружается прибывшая с орбиты продукция.

Юнибусы стоят не на земле, они «висят» в воздухе. Не совсем в воздухе, а находятся на струнных рельсах. Это второе крупное транспортное изобретение академика Анатолия Юницкого. Со временем его струнные дороги смогут опоясать весь Земной шар, и с лица земли

исчезнут асфальтные и бетонные дороги, которые подмяли под себя и уничтожили плодородную почву на территории, равной по площади десятку стран, таких как Великобритания.

– Командор, разгрузка закончена! Какие будут указания?

Голос у Эдуарда весёлый, радостный.

– Всем спасибо! Всем отдыхать, и – до встречи!

– До встречи!

Наше путешествие закончилось. Анатолий отложил в сторону бумаги и папки, вышел из-за стола. Он не спросил, понравилось ли мне путешествовать вместе с ним, каково моё ощущение полёта, только пожал на прощание руку:

– Захочешь снова полететь в космос – дай знать. Место для тебя всегда забронировано.

– Ты остаёшься?

– Да, у меня ещё много работы. До встречи!

– До встречи, Командор! Я обязательно захочу снова подняться в космос. В самое ближайшее время. Спасибо за путешествие!

Когда я дотронулся до дверной ручки, меня остановил Командор:

– Чуть не забыл. Мы всегда дарим нашим гостям сувениры. А для тебя, я уверен, очень подойдёт ручка, заправленная космическими чернилами. Знаю, что ты давно перешёл на компьютерное печатание, но эта ручка заменит тебе любую клавиатуру. И ещё она служит диктофоном, о котором ты давно мечтал. Это ещё и телефон. В любой момент ты сможешь связаться со мной.

– Спасибо, о таком подарке не мог и мечтать.

Через стеклянную стену я видел, что Анатолия ожидали его коллеги-пассажиры. И я не спрашивал у него, кто они. Я их знал. Это были Константин Циолковский, Казимир Семенович, Рудольф Бинг, Никола Тесла, Артур Кларк и Роберт Годдард. Анатолий сдержал своё обещание взять их на борт, когда начнутся испытания его «колеса вокруг планеты».

Они ещё долго будут спорить между собой, что-то доказывать, что-то опровергать, но, в конце концов, согласятся, что изобретение Анатолия Юницкого – самое оригинальное, самое перспективное, самое удобное – и на ближайшие столетия-тысячелетия лучшего проекта не предвидится. Разве что летающие тарелки будут у каждого отдельно взятого человека. А что, поживём – увидим…

На платформе, стоя на рельсах-струнах, меня ожидал юнибус. Им управлял не водитель, а компьютер. Передо мной раскрылись двери, и я вошёл в салон. Как только сел в кресло, транспортное средство тронулось с места.

Ощущение, как будто летел по воздуху. За окном мелькали верхушки деревьев, голубизна неба настраивала на добродушный лад.

Прикрыв глаза, затылком упёрся в спинку кресла. Не мог понять своего настроения – мною овладела то ли радость, то ли ощущение значимости открытой в своей жизни неизвестной доселе космической страницы.

До центра Гомеля юнибус завёз меня за несколько часов, хотя расстояние от эстакадной платформы до города насчитывало несколько тысяч километров. Остановка находилась недалеко от кафедрального собора Петра и Павла.

Звонили колокола, приглашая прихожан на вечернюю службу.

Сойдя на платформу и очутившись около своего дома, дал волю удивлению:

– Так это мне всё приснилось или произошло на самом деле?

В моей руке была авторучка, которую подарил мне Анатолий Юницкий. Я не ощущал её веса. Когда положил на ладонь и попробовал подбросить, она осталась «лежать» в воздухе – не падала, но и не поднималась.

Такой волшебной ручки в моей жизни ещё не было. Как и диктофона.

Спасательный круг для землян

Отзывы космонавтов и учёных

Об Анатолии Юницком заговорили в прессе, на радио. О его изобретении узнали не только у нас, но и за рубежом после первых публикаций в 1982 году в центральной прессе СССР.

Сказать, что всё было воспринято « на ура», будет неправильно. Разные это были оценки и суждения.

Кто как не космонавты, посетившие космос, могли дать правильную оценку, высказать свои суждения по брошенному спасительному кругу для человечества и по самому автору?

Одним из первых откликнулся лётчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза белорус Пётр Климук (Звёздный городок):

– Я думаю, если бы большинство людей поднялось в космос, то на планете Земля больше не происходили бы войны и военные конфликты. Спросите, почему? Потому что в будущем, когда появятся чрезвычайно огромные орбитальные станции (освоение космического пространства могут осуществлять все страны), мы там, в космосе, будем считать: не человек из Советского Союза, не гражданин, допустим, Польши, Чехословакии или Соединённых Штатов Америки, а просто – землянин. Каждый человек независимо от того, какой он нации и какому государству принадлежит, будет работать для человечества.

И мне кажется, именно космос и даст каждому из людей равные права на защиту своей земли.

Поддерживая идею Анатолия Юницкого, первый заместитель председателя Федерации космонавтики СССР И. Борисенко (Москва) посылает в 1987 году в Гомельский обком партии и областной совет Научно-технических обществ обращение:

«Просим рассмотреть вопрос об организации инициативной группы или общественного конструкторского бюро по проблемам безракетной космической техники при областном совете Научно-технического общества. Решение организационных вопросов поручается члену Федерации космонавтики СССР тов. А. Э. Юницкому, который работает в ней продолжительное время и является автором предлагаемой безракетной системы…»

И. Бестужев-Лада, доктор исторических наук, сопредседатель Комитета исследований будущей Международной социологической ассоциации (Москва) утверждает:

– Демографы ООН прогнозируют, что в XXI веке рост земного народонаселения будет постепенно уменьшаться и примерно к 2150 году народонаселение стабилизируется на уровне 13,5 миллиардов человек. Это очень много. Достаточно сказать, что вся земля без Антарктиды – это ровно 13,5 миллиарда гектаров. По гектару на человека. Это очень мало. Очень высокая энергетическая нагрузка. Нельзя забывать, что многие страны Азии, Африки, Латинской Америки только-только начинают становиться крупными поставщиками и производителями энергии. Если продолжить эту линию развития, то тогда становится понятным опасение специалистов, которые говорят об опасности перегрева земной атмосферы, «парникового» эффекта, подъёма уровня вод мирового океана на несколько метров, ну а в том случае, когда начнёт таять и Антарктида даже на несколько десятков метров. А катастрофические явления…

Мы должны попробовать двигаться в направлении так называемого «общества низкой энергетики», чтобы наша жизнь была лучше, чем сейчас, чтобы качество самой жизни было более высоким, а энергии мы тратили бы намного меньше. И вот в этой связи проект Анатолия Юницкого, его идея представляется мне наиболее интересной. Правда, оговорюсь, необычной. В сущности, это принципиально новый вид транспортного средства.

А. Силин, доктор технических наук, заведующий лабораторией контактного взаимодействия тел ВНИИ оптико-физических измерений (Москва):

– Это глобальный проект, требующий рассмотрения не только с технической и экономической точек зрения, но и с позиций, так сказать, всего человечества, поскольку он требует объединения усилий всех людей.

Что можно сказать о его осуществлении? Ну, во-первых, с позиций физики – это проект корректный и не вызывает никаких сомнений.

А во-вторых, за кажущейся внешней простотой главной идеи и совсем необычным его конструкторским воплощением проглядывается глубокое понимание сущности поставленной задачи и смелое, свободное от груза устоявшихся традиций, инженерное представление и мышление, умноженное на отличную осведомлённость о самых последних новинках и достижениях разных ветвей техники.

Значит, спорить можно только о некоторых, чисто технических проблемах…

Продолжение диалога с Циолковским

Казалось, Константин Эдуардович задремал. Он склонил голову над столом, и непонятно было, то ли он задумался над вопросом Анатолия Юницкого, то ли дрёма напала на него…

Гость молчал, осматривал жилище заключённого, выпущенного на свободу. Серые стены, серый потолок, серый свет, пробивающийся сквозь зарешёченное окно. Юницкий подумал, что даже если бы оно было и распахнуто, то жилец камеры не пожелал бы уйти на свободу через окно.

Он сейчас был свободен, хотя находился на территории заключённого. Парадокс. Это напоминало птицу, имеющую крылья, но находящуюся взаперти…

– Так на чём мы остановились? – очнувшись, спросил учёный у учёного. – Так вы говорите, дорогой коллега, что впервые познакомились со мной, вернее, с моими трудами, будучи учеником?

– Да, Константин Эдуардович, в школе я прочитал всё, что о вас написано. Правда, у меня в то время не было ни энциклопедий, ни справочников, но я добрался до Брагинской районной библиотеки и попросил литературу о вас.

– Занятно, занятно. И что же вы открыли для себя, прочитав то, что писали обо мне?

– Много чего интересного… Может, не столько интересного, как удивительного. Удивительно то, что, не зная ваших открытий, я интуитивно пробовал открывать для себя то, что вы открыли раньше. Прочитав, я даже испугался.

– Чего испугались? Что я украл у вас ваше открытие? – Циолковский хитро прищурился, с улыбкой смотрел на собеседника, приставив к правому уху ладошку, чтобы лучше услышать ответ.

– Да нет, Константин Эдуардович, скорее наоборот. Я себя уличил в плагиате. Будто в каком-то фантасмагорическом сне я списал тайно у вас ваши открытия. Мне часто снились сны о космосе, полёты на другие планеты… Снились огромные полки книг, и все они были о космосе, о покорении космоса. Я читал их с упоением, даже записывал многое в свою тетрадь.

Циолковский весело посмотрел на собеседника, засмеялся.

– Удивительно! – воскликнул громко, запрокинув голову, руку положил на седую бороду. – Так и мне снились те стеллажи! Скажите, а не было ли в ваших снах серой собаки, которая стерегла то богатство?

Учёный уже не смеялся, он выпрямился, пристально впился глазами в своего гостя. Анатолий побледнел. Откуда он знает о собаке? Неужели им снился один и тот же сон?! Разве такое может быть?!

– Да, я помню ту собаку. У неё был прекрасный красный ошейник. И расположилась она на коричневой медвежьей шубе. Лежала молча, высунув язык, не обращая на меня внимания, – признавала меня за своего.

– Уму непостижимо! – Циолковский ударил ладонями себе по коленям. – Фантастика!

– Одна из ваших книг «Планета транспортного средства» была среди тех книг. Потом мне её дали и в библиотеке. Странно то, что перед входом в библиотеку лежала на земле точно такая же собака. Видимо, она принадлежала кому-то из сотрудников библиотеки. И я думал, оказывается, параллельно над тем же, но ещё не мог написать тот труд о том, как отправиться в космос без ракеты, потому что не хватало знаний. А потом, когда мне дали вашу книгу «В грёзах о земле и небе», я и ужаснулся, что «моё открытие» было открыто вами.

Юницкий уже поднялся с табуретки, попытался ходить по узкому пространству.

– Вы описывали такой эпизод… Просили читателя представить себе малую планету, а по экватору проложена железная дорога. А по ней движется поезд, который без начала и без конца: поезд – замкнутый круг.

Потом поезд начинает двигаться, он ускоряет и ускоряет ход, разгоняется до такой степени, что уже отрывается от земли, поднимаясь в космос.

Он приобретает первую космическую скорость. Вы знаете, что спутники земли невесомые. Почему? Потому, что сила притяжения и центробежная сила уравновешивают друг друга. И поезд, когда достигает первой космической скорости, тоже становится невесомым.

Циолковский слушал внимательно своего последователя, который стоял у окна и рассказывал ему, калужскому учёному, о его же изобретении.

– Ну и что, Анатолий Эдуардович, вы хотели пояснить мне? Говорите, не обижусь, если вы старика в чём-нибудь обвините.

Юницкий улыбнулся:

– Разве я похож на обвинителя? Это следователи и обвинители определили вас сюда, а я хочу найти истину. Вот вы, Константин Эдуардович, достигли первой космической скорости. Прекрасно. А дальше что? Вы же всё равно остались на планете. А чтобы выйти в космос, нужно увеличить диаметр, не так ли?

– Верно.

– Ваш поезд должен растянуться и стать струной.

– Гитарной? – съязвил Циолковский, хитро улыбаясь. – Или скрипичной?

– Поезд должен натянуться, но по окружности. Гитара или скрипка начинают звучать, когда у них струны натянуты. А у космических струн другой закон натяжения. Вы взяли малую планету, но мы же живём на Земле диаметром более двенадцати тысяч километров. Первая космическая скорость – около восьми километров в секунду. А как её получить на Земле, на которой присутствует атмосфера? И на Земле есть моря, океаны, горы… А что если мы этот поезд поместим в трубу? И из трубы выкачаем воздух, уберём рельсы. Только при этом условии нам ничего не может помешать набрать первую космическую скорость. Это же не полёт пули из снайперской винтовки. Пуле легко «пробить» атмосферу, а как это сделать огромному составу вагонов?

Циолковский перестал улыбаться, задумался, внимательно глядя на своего оппонента, заёрзал на стуле.

– Занятно, занятно, – еле заметно покачал головой Константин Эдуардович, – мне нравится ход ваших мыслей… Очень интересно, слушаю вас внимательно, Анатолий, будьте добры продолжить.

Но Юницкий не спешил продолжать. Он знал, с кем разговаривает, с кем вступил в диалог. Представилась замечательная возможность проверить свои предположения и выводы по теме, которая волновала его и будет волновать всю жизнь.

– Я предлагаю заменить рельсы магнитным подвесом. И расположить состав так, чтобы он не касался стенок, потолка и днища.

– Логично! – подхватил идею Юницкого учёный. – Тогда убирается сопротивление, не так ли? Но тогда ответьте мне на такой вопрос: а где взять энергию, чтобы привести в движение такую махину?

– А эту функцию будет исполнять то же магнитное поле.

Циолковский недоуменно пожал плечами:

– Как это возможно? Поясните, пожалуйста.

Анатолий подошёл к столу и сел напротив.

– Пояснение такое…

Но в этот момент распахнулась дверь, и порог камеры переступил солдат в зелёной фуражке с подносом в руках. На подносе стояло два стакана горячего чая, на блюдечке лежало несколько галет. Циолковский удивлённо посмотрел на «официанта».

– Ваш благодетель приказал напоить вас чаем, – тихим голосом пояснил охранник. – Он сказал, что у вас будет разговор до утра, поэтому подкрепитесь…

– Спасибо, служивый, – закивал с благодарностью узник, – весьма вам признателен.

Когда закрылась дверь, Юницкий продолжил:

– Так вот… О магнитном поле. Поезд движет вдоль вакуумного канала магнитное поле, это вам прекрасно известно как физику, вы же об этом говорите своим ученикам. Но опять же – зачем поезд? Это сколько же уйдёт для этого металла, да и длина его будет сорок тысяч километров. А давайте-ка мы поезд заменим ротором-лентой. И его размер при этом составит всего несколько десятков сантиметров в поперечнике. Да пусть он весит даже 100 килограммов на погонный метр, но это всего 100 тонн на километр. Всего же по всей длине – четыре миллиона тонн. Всё равно это очень мало металла. Больше весят одни только легковые автомобили в таком мегаполисе, как, например, Москва. Делать при этом тоннель нужно не шесть метров в диаметре, как в подземном метро, а сантиметров пятьдесят. И вот мы поезд превратили в непрерывную линейную конструкцию, замкнутую в кольцо вокруг планеты.

Старик подпёр бороду рукой, неотрывно смотрел на своего гостя, с нетерпением ожидал, что тот скажет дальше.

– Давайте нашу конструкцию разгонять дальше. Когда мы достигаем первой космической скорости, наш невидимый поезд становится невесомым. У нас же нет колёс и рельсов, можем смело разгонять и дальше.

Возникнет центробежная сила, направленная в каждой точке вертикально вверх, которая превысит вес конструкции. Если погонный метр весит, допустим, двести килограммов, а центробежная сила составит двести пятьдесят, то что произойдёт с конструкцией?

– Поднимется, – поддержал его Циолковский, – оторвётся от эстакады. Я теперь понимаю. Земной шар – не идеальная окружность. Труба-тоннель может опираться на горы, ниспадать вниз – в долины и каньоны… А ротор по мере ускорения движения будет отрывать конструкцию от земли вначале ту, которая находится ниже, а потом выше и выше?

Анатолий обрадовался, что Циолковский заинтересованно включился в разговор, что понял и поддержал его идею. Значит, он соглашается с ней, и в выводах и предложениях нет никаких противоречий.

– Да, уважаемый Константин Эдуардович, действительно это так. Я уже не один десяток лет бьюсь над этой проблемой, стучусь в непро-

биваемую стенку, но меня не понимают. А если и понимают, то просят подождать несколько столетий, чтобы её претворить в жизнь.

– Обидно, – вздохнул узник, – очень обидно. Меня с моими идеями пытались определить в дом для душевнобольных, и вас, наверное, относят к разряду тех людей, у которых «не все дома»?

– Случается, Анатолий, что поделать. – Так мы отвлеклись, дорогой коллега… Идём с вами дальше. С нетерпением жду дальнейшего изложения ваших мыслей.

На этот раз поднялся со своего места Циолковский. Выйдя из-за стола, потянулся кряхтя, развёл руки в стороны, распрямил плечи. Потом прислонился спиной к стене, скрестил руки на груди.

– Вся изогнутая конструкция вначале имеет избыточную энергию. Но любая система стремится к равновесию. Поэтому те места, которые «выпадают» из идеальной окружности, «проваливаются», начинают выравниваться и «подстраиваться» под нужную окружность до тех пор, пока не будет создан необходимый радиус. И тот же радиус, как и диаметр, начинает увеличиваться. Труба может удлиняться до необходимых параметров, и это зависит от того, на какую высоту она будет подниматься. Растяжение на каждом телескопическом стыке всего состава составит всего несколько десятков сантиметров.

Анатолий, вспомнив о чае, сделал несколько глотков. Чай ещё не успел остыть, придал немного бодрости. Отпил из своего стакана и Циолковский.

– Так вот… Для того, чтобы подняться в космос, необходимо иметь общую скорость более восьми километров в секунду – выше первой космической скорости. Когда мы выведем нашу конструкцию в безвоздушное пространство, можем остановить подъём. Корабль, назовём его так, не сможет упасть на землю, потому что сила притяжения Землёй каждого погонного метра корабля компенсируется точно такой же по величине центробежной силой. Потом мы уже на этот статор-ротор можем подвесить отдельные кабинки – через десять метров, через сто, через километр, неважно, где сидят в капсулах люди, находятся грузы… За один рейс можно вывести в космос миллионы людей и миллионы тонн груза. А можем и надеть сплошной корпус-трубу с телескопическими стыками.

Два человека, находящиеся в камере на Лубянке, не замечали времени. Как и время не замечало их.

Они никак не могли наговориться, насладиться идеей, которая была главной в их жизни. Циолковский не перебивал своего младшего друга, слушал, радуясь, что у его коллеги такие неординарные полёты мысли, такие смелые предложения по освоению космического пространства.

Анатолий Юницкий, найдя в Циолковском заинтересованного собеседника и слушателя, рассказывал и рассказывал о своём детище, опасаясь только одного – чтобы не застал их за разговором внезапно рассвет…

Тогда он не договорит обо всём, не расскажет обо всём, что хотел, что волновало его.

Он старался убедить Константина Эдуардовича, что его спасательный круг для человечества – не ракета, когда нужно подвергаться нечеловеческим нагрузкам во время старта. Круг отрывается от земли медленно, и поэтому нет никаких перегрузок. Ещё в апреле 1988 года Анатолий рассказывал о своем проекте в газетах и журналах, в телевизионных передачах. Лётчик-космонавт СССР Игорь Петрович Волк, с которым в Гомеле проводили международную конференцию по программе неракетного освоения космоса, рассказывал, что когда он тренировался для полётов на «Буране», то испытывал на себе такие огромные перегрузки, что, казалось, кожа на голове вот-вот лопнет, и полопаются кровеносные сосуды. На него давил вес более тонны. А некоторые и не выдерживали, и спасти их было невозможно…

Чтобы попасть на околоземную космическую орбиту, ракете нужно менее чем за десять минут вырваться в безвоздушное пространство. Если же за это время ракета, сжигая сотни и даже тысячи тонн топлива, не достигнет нужной скорости, а это 8 километров в секунду, то она упадёт обратно на землю, не достигнув своей цели. А в ОТС никакого топлива не нужно, и не за семь-десять минут планетарное колесо наберёт заданную высоту и заданную скорость, а может подниматься и два часа, и десять, и сутки… И при этом человек не будет ощущать перегрузок, он в это время может отдыхать, спать или заниматься любыми делами: читать, слушать музыку…

Можно подняться в космос как на автомобиле, регулируя подходящую для себя скорость.

– Константин Эдуардович, вы великий учёный, но и великий фантазёр. Вы мечтаете о том, что человек поселится на других планетах – Сатурне, Марсе, Юпитере… Абсурд. Никогда с вами не соглашусь!

Циолковский подался немного вперед, упёрся грудью в краешек стола, спросил:

– Почему? Убедите меня в этом.

– Пожалуйста, только не обижайтесь на мою смелость. В споре рождается истина, разве не так?

– Так, так, мой друг, валяйте!..

Анатолий улыбнулся, ему понравилось его «валяйте». Он допил из стакана давно остывший чай.

– Хорошо, продолжу… Взять ваши мысленные проекты с малыми планетами, что можно на них соорудить поезд. Вы – философ, вы –

величайший мыслитель, но… Вы говорите, что человек, вышедший в космос, зелёный, потому что он усваивает солнечное излучение, радиацию, и он, как растение, живёт привольно в космосе. Тема для фантаста-литератора. Но вы поняли, что поезд вокруг Юпитера – это нереально, и обратились как к единственному виду транспорта – ракете, при помощи которой человек оставит землю. Гениально! Но только на тот момент, как вы подумали об этом. Но мы идём вместе с вами дальше. Представим, Константин Эдуардович, что мы живём с вами на планете Юпитер. Или на Сатурне. Как физик, вы знаете, что там сила тяжести в несколько раз больше, чем на Земле, как и плотность атмосферы на порядки выше.

– Да, согласен. И от этого никуда не деться. Законы космоса.

– С земли мы видим, как сгорает, падая, звезда-метеорит. Мы загадываем желания. Идиллия, не правда ли? Но мы знаем, что это сгорает обычный кусок камня или металла, когда он попадает в атмосферу. Сгорел метеорит. Сгорел за несколько секунд, войдя в разряжённые слои атмосферы со скоростью двадцать-тридцать километров в секунду. А ракета, чтобы разогнаться с того же Юпитера, должна иметь скорость около пятидесяти километров в секунду, но никак не восьми километров в секунду, как при старте с Земли. Значит, топливо должно гореть не семь-десять минут, а тридцать пять - пятьдесят минут, чтобы с тем же ускорением разгонять ракету. Но если оно будет так долго гореть, то сила тяги реактивных двигателей будет в 25 раз ниже веса в пять раз потяжелевшей ракеты! Я вижу, как всё топливо сгорает, а ракета на стартовом столе даже не шелохнулась…

– Хм-м... – произнёс невнятно изобретатель ракеты, – кхх-х… Ты смотри, как всё может обернуться…

– Потому что стартующей с поверхности планеты космической ракете необходимо одно обязательное свойство: тяга двигателей должна быть больше веса корабля. Почему в моё время получил такое большое развитие легковой автомобиль? Потому что ему не нужна тяга больше, чем его вес. Его тяга в сотню килограммов позволяет развивать скорость в сто и более километров в час. Но автомобиль весит полторы-две тонны. И он движется не по вертикали, а по горизонтали. А ракета резко отличается от автомобиля. И у неё совсем другие особенности и законы. Более того, вы представьте, что необходимо пройти со скоростью 10–20–30 километров в секунду плотные слои атмосферы, которые значительно плотнее земной атмосферы – не разряжённые, куда падают метеориты, – да ещё если представить, что метеориты падают не сверху, а снизу, где наиболее плотные слои, – в десятки и сотни раз более плотные, – вольфрам сгорит за секунду… Да нет таких материалов, и не будет никогда. Поэтому, уважаемый Константин Эдуардович,

относясь к вам с величайшим уважением, никак не могу принять ваш проект широкомасштабного освоения космоса при помощи телеги-ракеты… Тот путь, который вы предсказали, нам, сатуринянам-юпитеринянам, не подходит. А вот ваша идея с поездом – в самую точку. Но опять же с оговоркой: если ваш поезд будем разгонять не в атмосфере, на железных рельсах, а в вакууме, не касаясь ни одной стенки. Это же можно делать как на Юпитере, так и на Сатурне, неважно, какая там плотная атмосфера. А в вакууме разгоняйте ваш поезд хоть до ста километров в секунду. Но так много и не надо, а хотя бы семьдесят-восемьдесят километров в секунду. Откачали из трубы атмосферу (неважно, какая она плотная) – и всё, путь свободен! Эффект будет достигнут. Да те же ускорители заряжённых частиц, работающие на тех же физических принципах, способны разгонять материальные частицы до скорости триста тысяч километров в секунду – до скорости света. Те же принципы разгона. И вы на Сатурн прилетите с Земли не на ракете. А если и на ракете, то обратно вы взлететь не сможете. Поэтому ваши фантазии отправиться в путешествие на Сатурн или Юпитер на ракете нереальны!

– Не подходит моя ракета? – засмеялся добродушно Циолковский, нисколько не обидевшись на Анатолия за его несогласие, покачал головой: – И чем же она вам не понравилась, будьте так любезны, изложите мне главный довод в вашем сомнении…

Изобретатель снова поднялся с табуретки. Он не замечал сгустившихся сумерек, не замечал времени, им овладела одержимость и потребность выговориться, даже поспорить с великим ученым-фантазёром. Когда ещё представится такая возможность, может, и никогда.

Потом снова сел, нервно потирая руки.

– Современные тяжёлые ракетоносители с реактивным двигателем имеют мощность порядка ста миллионов лошадиных сил. Можно ли представить те сто миллионов лошадей, которые впрягаются в хомут и разгоняют космический аппарат? Для того только, чтобы поднять в космос какие-то мизерные десять тонн полезной нагрузки. При этом раскладе получается коэффициент полезного действия… менее одного процента. Менее одного процента, Константин Эдуардович! Подумайте! У современного паровоза – пятнадцать! Уму непостижимо. А если говорить, сколько вреда приносит экологии планеты сгораемое высокотоксичное топливо, причём в основном в уязвимых верхних слоях атмосферы и озоновом слое. Которое не просто сгорает, а извергается со скоростью в несколько километров в секунду с температурой в несколько тысяч градусов. Тогда легко сделать и главный вывод: *запускать в большом количестве ракеты в космос – самоубийство для человечества!*

– Правильно – самоубийство! – раздался неожиданно за спиной Анатолия Юницкого хрипловатый голос. – Я поддерживаю тебя, мой друг!

Непонятно откуда взялась в камере третья табуретка, и нежданый гость уселся на неё.

Смотрел на Циолковского и Юницкого, улыбался.

– Всё спорите? Всё хотите истину найти в споре? А истину никто не знает, она принадлежит самому Богу.

Циолковский и Юницкий знали, кто пришёл к ним в гости, знали, хотя никогда с ним и не встречались. Перед ними сидел Никола Тесла. Известный на весь мир гениальный Тесла.

– А чего это вы в темноте сидите? – удивился он. – Экономите электроэнергию?

– Да нет, просто на ночь отключают свет во всех камерах, – пояснил Константин Эдуардович.

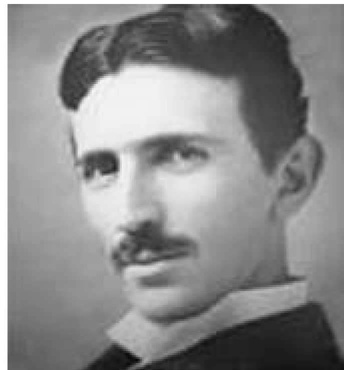
– Ну, мы это легко исправим, – пообещал Никола.

Он направил указательный палец на лампочку – и она вспыхнула слабым светом. Потом опять «выстрелил» пальцем в неё – свет стал немного ярче.

– Теперь достаточно, – удовлетворённо заметил обитатель Нью-Йорка, живущий на улице Ист-Хьюстон, 48. – Не люблю яркого света. Хотя в темноте я вижу лучше, чем при свете… Вы хоть меня увидите.

– А мы и не заметили, что сидим в темноте, – признался Анатолий. И в самом деле, не заметил этого – беседа освещала их голоса и лица.

Юницкому почему-то стало не по себе от взгляда Николы – лихорадочный блеск чёрных глаз, в уголках губ затаённая улыбка. Знал, что ему под силу невозможное, например, он мог сравнять с землёй не только эту тюрьму, в которой они находились, но и весь город. Непредсказуемый человек, но гениальный до безумия. Он даже на расстоянии слышал биение сердца любого человека, мог определить артериальное давление.



Никола Тесла

Знал Анатолий и то, что в учебниках физики почему-то не упоминали его имени. А зря. Ведь это он открыл существование переменного тока, флюоресцентный свет, беспроводную передачу энергии, это он построил первые в мире электрические часы, турбину, двигатель на солнечной энергии. Он изобрёл радио, а не Маркони и Попов, получение трёхфазного тока раньше, чем это сделал Доливо-Добровольский. Весь мир признаёт, что на его открытиях выросла вся энергетика двадцатого столетия. Число его изобретений измерялось тысячами, просто не всё он выносил на суд учёных и чиновников от власти – как военной, так и гражданской.

Знал ещё, что Тесла несколько десятилетий занимался главной проблемой – энергией всей Вселенной. Хотел докопаться до секретов движения Солнца и других светил. Пробовал невозможное – управлять космической энергией. Ему, как говорили, даже удалось наладить связь с другими мирами. Но он никогда не кичился своей значимостью и гениальностью, отшучивался только, когда его называли гениальным изобретателем, говорил, что просто исполняет роль проводника идей. А когда спрашивали, кто руководитель всех его идей, показывал куда-то вверх, не говорил, что он посланник Божий, а что идеи ему подсказывал эфир.

Знал Юницкий и то, что Никола Тесла занимался тем, чем и он занимается: Общепланетным транспортным средством – колесом вокруг земли. Но тут с ним можно и поспорить.

Если следовать логике Тесла, то по расчётам Юницкого предлагаемый транспорт подняться в космос не мог.

Гениальный изобретатель родился не в Америке, а в Сербии – в небольшом городке Смилян 9 июля 1856 года. Почти на год старше Константина Циолковского. Так что они почти ровесники.

– Вы, кажется, говорили о самоубийстве? О широкомасштабных запусках ракетоносителей в космос? Я услышал ваш спор или диалог и решил оторваться от своих опытов в лаборатории, прийти к вам. Правда, ваши апартаменты намного отличаются от моих, но что поделаешь – советская действительность. Послушайте, Анатолий и Константин, а давайте мы перенесёмся вместе с вами в моё жилище – просторное и светлое, со свежим воздухом – и там продолжим разговор, а?

Циолковский, услышав его приглашение, сразу же замахал руками:

– Нет, нет, нет!.. Что вы, Никола! Мы здесь временно. Я утром ухожу, а Анатолий прилетел из будущего, на сегодня он ещё не родился. Так что утром мы оставим это мрачное заведение.

– Ну, как хотите, – удивившись отказу, пожал плечами американец. – Я бы вам построил лаборатории, и вы бы занимались своим любимым делом. Ладно, вам виднее. Все стремятся в Америку. И я отправился туда в 1884 году. Да не просто в неизвестную страну, а к самому Томасу Эдисону. С рекомендательным письмом от парижского учёного с такими словами: «Я знаю двух великих людей. Один из них – вы, а второй – этот молодой человек». По дороге в Нью-Йорк меня ограбили вчистую: пропали все мои вещи и тетради с записями новых открытий. Кстати, Анатолий, о том колесе вокруг земли, чем и вы занимаетесь…

В кармане всего четыре цента. Судьба подсовывает мне первый случай. На Бродвее увидел людей, которые тщетно пытались починить электромотор. Предложил свои услуги. Отремонтировал я его за считанные минуты. И в моем кармане поселились первые двадцать долларов…

«Точно так же, как и меня ограбили в Москве, – подумал Юницкий, – пути Господни неисповедимы… Только мне рабочие дали трёшку.»

– Да, Константин, Анатолий здесь прав, тысячу раз прав, что летать в космос на ракете – идея абсурдная. И добавлю, пагубная для человечества.

– Но и ваша, прошу извинить, Никола, идея о транспортном средстве не совсем удачная. – Анатолий, получалось, заступался за Циолковского, не хотелось, чтобы Тесла сразу набросился на калужанина. – Я изучал ваш труд, подходил к нему и так, и эдак… Не вписывается почему-то.

– Во что не вписывается, дитя полесских болот, объясни?

Лучики чёрных глаз Николы впились в Юницкого. Видимо, не ожидал такого смелого возражения от изобретателя. Нет, он не обиделся, интересно даже было спорить с белорусско-российским изобретателем.

– В формат законов физики и астронавтики не вписывается, Никола, а они неподкупны – законы.

– Это почему же, позвольте вас спросить? Чем не понравилась моя идея? В чём мои просчёты?

– Просчёты? – наклонился к нему Анатолий. – Простое колесо не сможет оторваться от земли. Не сможет взлететь в небо.

Тесла нахмурился, отчего чёрные крылья бровей сошлись на переносице и стали подобны на летящую чёрную птицу, дотронулся кулаком до усов. Потом улыбнулся, глядя на Циолковского и Юницкого, переспросил:

– Это почему же не сможет взлететь? Я обладаю такой силой энергии, что могу поднять в небо корабли и танки, взять энергию ниоткуда – из воздуха и земли. И вас могу поднять до потолка…

После его слов все втроём начали вместе со столом подниматься выше и выше. Никола не отрывал взгляд от Анатолия, ожидал, когда испугается и Циолковский. Головы уже упёрлись в потолок. Казалось, потолок раскроется и они полетят дальше…

– Достаточно! – чуть ли не закричал Константин Эдуардович. – Достаточно фокусов!

Так же медленно опустились на пол. Анатолий тихо промолвил:

– Может, танки и корабли взлетят в космос, но круг ваш не взлетит. Законы физики и энергии не пустят.

– Опять он мне про законы физики! – Никола стукнул ладонями по шершавой поверхности стола. – Мне подчинены законы, а не я им.

– Бахвальство, – вздохнул Юницкий, глядя на Тесла.

– Ну и смелый же ты, однако! Хвалю. Но и услышать хочу твои доводы против моего проекта. Думаю, что трибуна тебе не нужна, и так можешь меня положить на лопатки. Ну, действуй!

Юницкий ожидал от Николы такой просьбы. Для этого, видимо, он и пришёл «на огонёк», чтобы «сразиться» с изобретателем этого и следующего за ним столетия.

– Что ж, пожалуйста… Сам напросился, сам предложил. В 1895 году Вестингауз ввёл в строй крупнейшую в мире Ниагарскую ГЭС. На ней работали ваши сверхмощные генераторы. Прекрасно! Хвала Николе! Тогда же вы сами изобрели и серию радиоуправляемых самоходных механизмов, которые назвали «телеавтоматами». Да, вы построили в Колорадо для своих экспериментов башню с большой медной сферой на верхушке. Вы генерировали потенциалы, разряжающиеся стрелами молний длиной до полусотни метров. Слышались громовые раскаты, а вокруг башни пылал огромный световой шар. Искры проскакивали под копытами лошадей и под ногами людей. И за двадцать пять миль от башни одновременно загоралось более двухсот лампочек. Энергия была передана лампочкам не по проводам, а посредством земли.

– Извини, Анатолий, что перебиваю, но об этом я наслышан, – положил Никола свою ладонь на руку Юницкого, – ты мне о главном скажи, о главном…

– Ты великий изобретатель и учёный, Никола!

Тесла поморщился, словно от зубной боли, покачал укоризненно головой.

– О главном? Пожалуйста. Ты писал: «Представим себе эстакаду вокруг земли по её экватору. А потом, построив на эстакаде вокруг земли беспрерывное кольцо, уберём эстакаду. Внутри – планета Земля. Давайте затормозим кольцо… Земля вращается со скоростью пятьсот метров в секунду, а кольцо стоит на месте. Через час мы ступим на землю другой страны, которая будет находиться от первоначальной точки в тысяче восьмистах километрах…» Ты прекрасно знаешь электротехнику, и никто лучше тебя её не знает во всём мире. Но ты представляешь, какое это будет сжатие в кольце? Кольцо длиной в сорок тысяч километров… Мы знаем арочные мосты, они бывают достаточно большие. А давай представим – длина пролёта моста километр, пять километров? А десять? А двенадцать тысяч километров – по диаметру планеты? Напряжения сжатия в несущей арочной конструкции такого моста превзойдут тысячи тонн на один квадратный сантиметр, а всё это нужно ещё поднять в космос. Нет таких в природе материалов, чтобы соорудить такой комплекс. А если мы и применим сверхлёгкий,

но высокопрочный материал, даже легче воды, то, оторвавшись от эстакады, очень тонкий сжатый круг – в поперечнике паутинка на фоне Земли – просто потеряет устойчивость, так как он станет самонесущим.

Константин Циолковский не вмешивался в разговор, не перебивал, ни о чём не спрашивал, его словно и не интересовала совсем дискуссия двух изобретателей. Может, он и не слышал их разговор, – последнее время у него совсем начал пропадать слух.

А раз не слышал, то и вовсе мог задремать – уже было далеко за полночь. Только двоим собеседникам не до сна, им хотелось закончить свой разговор и мирно разойтись…

– Гитарная струна, если сравнивать, устойчивость не потеряет – она растянута, не так ли? А в вашем случае конструкция сжата. Возьмём даже в поперечнике десять метров или километр. Километр. Предположим, мы соорудили столб высотой в двенадцать тысяч километров и толщиной в километр. Он будет стоять, Никола? Никогда, об этом знаешь сам. А то, что я предлагаю, при любой длине устойчивость не потеряет. Мне радостно, что твоё кольцо вокруг планеты реализовано, хотя и по-другому – не по принципу сжатия, а работающее на растяжение…

– Да, я не подумал, здесь действительно идея растяжения, – согласился неожиданно Тесла и в знак одобрения покивал головой, отчего чёрный, на два пробора, чуб прикрыл ему глаза. – Ты здесь прав. Действительно, когда я покупал скрипку или гитару в магазине, то натягивал-растягивал струны до тех пор, пока не получал нужный звук. Похвально, Анатолий! Ты исправил мою ошибку. Как и ошибку Константина.

Юницкий покачал головой:

– Не я исправил, а законы космоса и физики. Поперечник кольца не может быть большим, иначе оно будет слишком тяжёлым, да и чрезмерно материалоёмким и дорогим. Только растянутая система с малыми поперечными размерами не потеряет устойчивость и, не меняя формы, выйдет за пределы атмосферы планеты. И это единственный выход. За счёт внутренних сил системы, как в случае с бароном Мюнхгаузеном, потому что есть своя экология и на Юпитере, и на Сатурне, и на других тяжёлых планетах, и её не нужно нарушать. А тот способ, который предлагаю я, нигде и ничего не нарушает.

Тесла молчал, внимательно слушал, ждал продолжения доводов изобретателя и инженера.

– Нам космос практически не нужен. Представим, что мы сатурияне, и что у нас на Сатурне, этом газовом гиганте, давление в тысячи

атмосфер, а там, в космосе, – вакуум. У нас попросту нет таких скафандров, чтобы внутри были тысячи атмосфер. Поэтому космос нужен не для нашего расселения, а для обслуживания нашей цивилизации – размещения производств, промышленности, энергетики, для утилизации промышленных отходов. По этим принципам мы и построили кольца вокруг планеты.

Юницкий замолчал, перевёл дыхание, снова набрал воздуха в лёгкие.

– Создатель – есть такая основная теория – построил мир по принципу растянутых струн. Мельчайшие частицы нашего мира, невидимые под самым сильным микроскопом, – это и есть те самые квантовые струны. В основе мироздания, Творец, зная, что струна – самый устойчивый элемент, и построил этот Мир таким. Рукотворные вантовые и висячие мосты или канатные дороги – это также струнные конструкции. А наши трубчатые кости? Почему они такие прочные? Потому что одни волокна в них растянуты, а другие – сжаты. Паутина – струнная конструкция. А железобетон и предварительно напряжённая арматура, завоевавшие весь мир? То же самое – струны. Почему высокие деревья устойчивы и не падают? Струны в них натянуты… Ветер качает, а бамбук или дуб стоят столетия, и ничего с ними не происходит. Почему деревья поют, когда их качает ветер? Это их струны издают звук от ветра, и это уже мелодия космоса. И слышать, и понимать мелодию – не каждому дано. Нашему третьему собеседнику дано.

Циолковский услышал слова Юницкого, улыбнулся, глядя на него.

– Есть четыре вида нагружения материальных конструкций: сжатие, растяжение, изгиб и кручение. Но самое благоприятное в конструкционных элементах и в несущей материи нашего реального мира – растяжение. На башенном подъёмном кране два несущих конструкционных элемента – один сжат, а другой растянут. Сжата башня смножеством железа, а растянут канат, который держит крюк. Нагрузки на них одинаковы, а расход стали отличается в десятки раз. Создатель научил нас жить вместе со струнами, но «недоучил», не надоумил нас лишь только в том, что мы должны строить не асфальтовые и бетонные дороги, нанося земле ущерб, а передвигаться по струнным рельсам, поднявшись над землёй, с разной скоростью и на любые расстояния. Передвигаться, не встречаясь в пути с авариями и катастрофами, которые уносят каждый год тысячи и тысячи человеческих жизней.

В камере воцарилась тишина. Циолковский тихо посапывал во сне, Анатолий выговорился и замолчал.

Задумался и Тесла, напряжённо вглядываясь в глубину планеты…

– Твои предложения не лишены научной логики, – неожиданно согласился Никола Тесла, – жаль, что мы живём с тобой в разное время, вместе мы перевернули бы весь мир.

Юницкий отрицательно покачал головой:

– Я не хочу, Никола, переворачивать мир, я хочу бросить человечеству спасательный круг. Рассуждая над всеми нашими вопросами и проблемами, я пришёл к выводу, что абсурдно тянуть десяткам миллионов лошадей груз в десять тонн на орбиту. Экономически абсурдно и глупо. Один запуск ракетоносителя стоит сотни миллионов, а иногда и миллиарды долларов. За один запуск космической ракеты выводится на орбиту груз примерно в десять тонн. Каждая буханка хлеба, выведенная на орбиту, становится золотым слитком. По стоимости. И сам космонавт становится «золотым». Но это уже, дорогой Никола, совсем другая, хотя и параллельная тема. А на улице уже светает, и пора будить нашего уважаемого Константина…

– Не надо будить, – не поддержал его Никола, – пусть отдыхает… И хорошо, что он не слышал наш разговор. Не надо его разочаровывать в целесообразности его открытия. Я соглашусь с тобой и с твоими выводами относительно моего проекта. Просто я рассчитывал на ту энергию, которая мне подвластна. Но о ней не будут знать многие тысячелетия. Я бы мог раскрыть тебе несколько своих тайн относительно космоса, но ты сам сказал, что уже поздно, вернее, уже утро. Но прежде, чем мы расстанемся, готов ответить хотя бы на несколько твоих вопросов. Знаю, ты их хочешь задать.

– Хочу, Никола. Вопрос первый. Исчезли твои дневники с секретными записями. Никто не знает, где они. Могут ли они попасть в руки какого-нибудь маньяка, и он уничтожит земной шар, ты утверждал, что тебе это по силе – изобрёл некий разрушающий вибратор?

Никола отрицательно покачал головой:

– Никогда и никто не воспользуется моими записями. Они написаны таким языком, которого нет во всей вселенной. И ни одному компьютерному расшифровщику это не под силу.

– А Пентагону, в руках которого твоё секретное оружие? Пропавшие корабли в море, причины свёртываемости крови… Передача мыслей на расстоянии…

– С моим уходом из жизни они не смогут воспользоваться ни одним моим изобретением. А в завещании я написал, что применять их можно будет только после моей смерти.

– Тунгусский метеорит?

– Это не я, но знаю, кто это сделал. Об этом в зашифрованном виде я сказал в своих стихах. Мне стало жаль планету и людей, живущих на ней. Но, признаюсь, преграду «метеориту» соорудил я, зная о катастрофе за несколько лет вперёд. Если бы «земной гость» упал на Землю, было бы много бед.

– Мы можем постичь второй мир, который рядом с нами?

– Можете, но это будет не скоро. И то, если на это будет воля Божья. Я могу переходить из нашего мира в тот, параллельный, но я зашёл слишком далеко в своих экспериментах, не могу простить себе, что согласился вместе с Эйнштейном принять участие в «исчезновении» эсминца.

– Ты верующий человек?

– Без этого нельзя. Каждый изобретатель или учёный, какими мы с тобой являемся, должен не только советоваться с Творцом Вселенной и Земли, но и спросить у Него разрешения, взять благословение, прежде чем заниматься своими проектами. Своими действиями мы не должны навредить ни людям, ни земле, ни космосу. Поэтому я и оставил сам этот мир, самого себя боялся, когда приступал к новым экспериментам. Господь запретил мне заниматься этим…

Никола опустил на стол обе ладони, словно положил конец расспросам и ответам:

– Всё. Ты не спросил о самом главном, но через десять секунд нас здесь не будет. И пусть благополучно доберётся Константин до своей Калуги. А тебе желаю обойти все рогатки тех органов, которые как будто стоят на страже государственных интересов и поэтому не выпускают тебя из поля своего зрения, как и не выпускало меня в своё время моё родное ФБР… Но ты добьёшься своего и сам вместе с сыном и внуками прокатишься с ветерком вдоль по струнной благодати.

– Спасибо, что понимаешь меня и веришь в меня.

Они пожали друг другу руки.

– Вот что ещё. У меня к тебе просьба. Когда будешь испытывать спасательный круг человечества, не забудь пригласить на борт меня и нашего собеседника Константина. Нам это будет интересно.

– Хорошо, обещаю.

Дотронувшись до руки Николы, Юницкий почувствовал, как непонятная, но живительная и благоприятная энергия начала вливаться в него, заставила вздрогнуть от неожиданности и напрячься всем телом.

По телу разлилась радость, лихорадочно заработал мозг, и перед его глазами поплыли формулы и цифры, и он начал медленно подниматься в космос по струнам небесной арфы выше и выше, до тех пор, пока не ступил на первую ступеньку безвоздушной площадки…

Он никогда не испытывал такого чувства.

Оно было приятным, благотворным.

Энергия гения медленно перетекала в душевный сосуд другого человека, который стремился подняться над землёй и звал туда человечество.

Мысленный эксперимент Юницкого

Мы сидим с Анатолием Юницким на втором этаже деревянного дома – дачи его отца. Дом на берегу Припяти, около Лучежевичей. Беседуем. Всё о том же космосе, всё о той же ракете. И – о транспорте.

Он пришёл к выводу и глубоко убеждён, что широкомасштабно осваивать космос нужно, но только без ракеты. И не по десять тонн груза «забрасывать» на орбиту, как делали это «Шаттлы» или «Бураны» вместе с «Союзами». Города там строить, заводы? Зачем? Глупо всё это…

Если строить их с помощью ракет, они не окупятся и за миллионы лет. Да и строить космическую индустрию придётся миллионы лет, разрушая при этом биосферу планеты и уничтожая самих себя – цивилизацию как часть земной биосферы.

– Давай мы мысленно с тобой проведём эксперимент, – говорит мне Юницкий. – Ты знаешь, что все, кто занимался космическими проектами и предлагал неожиданные идеи, которые будто бы подрывают устои государства, были под подозрением и бдительным оком инквизиции, ФБР, НКВД, КГБ… Попал под перископ кэгебистской подводной лодки и я, сам не подозревая о том, что лучше КГБ знаю ту лодку. Абсурд, правда? Но это так.

Анатолий вспоминает, как он напечатал свои статьи о «покорении космоса без ракеты» в журналах «Техника – молодёжи», «Наука и техника», «Рационализатор и изобретатель» и многих других. Это был вынужденный шаг в 1982 году – опубликовать своё изобретение во всевозможных научно-популярных журналах, потому что более пяти лет он добивался, чтобы ему выдали авторское свидетельство на изобретение – и всё безрезультатно. Велась только переписка, и слали ему каждый раз всё более злые отписки из закрытого отдела Госкомизобретений. Всего было около пятисот аргументов против, как будто проверяли, в своём ли уме парень, взявшийся за космические высоты. И отвечали, что на сооружение такого планетарного масштаба не хватит энергии, материалов – бетона и стали. И что не учитывается при этом влияние Луны и солнечного ветра. Что планета Земля – не идеальный шар, а – геоид, который сделает орбиту космического кольца неустойчивой.

Надоело играть в подкидного дурака, поэтому разослал во все журналы свои рукописи. И все, как ни странно, напечатали. Как это отразилось на жизни автора – вопрос второй, но радостно было уже хотя бы от того, что его поддержали, благодарили за присланные материалы, просили и ещё писать. Обещали печатать любые его идеи и проекты, реальные и нереальные. Поверили в него, увидели в нем серьёзного автора и учёного.

Инженера путей сообщения Анатолия Юницкого – он выпускник Белорусского политехнического института – заинтересовала ракета

только как вид космического транспорта по перевозке грузов, а не как величайшее достижение ракетно-космической отрасли Советского Союза. Как транспортник, он понимал, что очень много энергии нерационально расходуется на перевозку грузов. Ракета возит саму себя. И всё это безумно дорого. Фантастически дорогое удовольствие.

Понимал: чтобы чуть-чуть освоить космос при помощи ракеты, необходимо вложить труд миллионов и миллионов людей. Но есть народная мудрость: овчинка выделки не стоит. Сколько вложено в этот проект? Более триллиона долларов. Работает на этот проект всё человечество несколько десятилетий. Расчёты он делал ещё в восьмидесятых годах прошлого века во время тех публикаций. Сколько вывели на орбиту грузов за двадцать пять-тридцать лет? Порядка двадцати тысяч тонн. На какое расстояние? Триста километров. С помощью чего? Транспортного средства под названием «Ракета». Хорошо, замечательно! А давайте найдём аналог на Земле. Юницкий нашёл его – одна лошадь и одна телега. Обычная лошадка с обычной телегой за такое же время сможет перевезти на такое же расстояние такое же количество грузов. С точки зрения транспорта, когда не нужно ни усилий, ни затрат, ни талантов, а самое обычное действие – выполнение транспортной работы.

Вот об этой аналогии инженер Юницкий и написал.

Смелое и уничижительное обвинение современной ракетной науке. «Ваше достижение, уважаемые господа, – утверждал Анатолий Юницкий, – я сравниваю с телегой и лошадью. Другое сравнение на ум не приходит, хоть убейте! Ракета – это те-ле-га! Только золотая, даже бриллиантовая по стоимости».

Ну, каково? Брошен вызов всему советскому ракетостроению, и не только советскому, на которое было потрачено огромное, ну просто преогромное и немыслимое количество народных средств. Мы чуть ли не в лаптях ходим, босые и голодные, а они рвутся в космос. И всё ради чего? Престиж державы: «Мы – первые в космосе! Гагарин – первый космонавт в мире!»

А до экономического эффекта ещё ой как далеко! Да про это никто и не думал, мы богатые, мы сильные, нас должны бояться все мировые державы! Бояться… И что обидно, его, экономического эффекта, невозможно и дождаться, потому что его попросту не будет! Уверенно утверждал Анатолий Юницкий: не будет!

Он предложил всем учёным и инженерам от ракетостроения провести самый простейший мысленный эксперимент. К большому сожалению, тогда ещё интернета не было, он бы собрал стомиллионную аудиторию и втолковал бы им в головы свой вывод. И что бы он им сказал?

– Нас на земле проживает около шести миллиардов человек, – обратился бы он к ним. – Давайте уберём с земли весь транспорт – наземный, во-

дный, воздушный – и оставим на планете одну-единственную лошадь и одну-единственную телегу, чтобы решать все транспортные проблемы всей земной цивилизации. Мы хотим покорить космос, строить там города и заводы? Тогда давайте впряжём нашу лошадку, и пусть она помогает нам строить и воздвигать аналогичную по масштабам космическую цивилизацию. Пусть помогает нам добывать и плавить миллиарды тонн руды, ездить нам всем в отпуск, отправляться миллиардам человек в дальние путешествия, строить в космосе города для проживания миллиардов человек… Представили, что будет? Не смейтесь, это не смешно. Я нарисовал только горькую картину, соответствующую нашей действительности. Вы хотите доказать обратное? Но факты же говорят сами за себя. Скажете, глупость? А не глупость ли посылать в космос мизерный объём грузов при огромнейших расходах?! А об экологии вы почему забыли? Лошадь пройдёт, оставит после себя коричневые шарики, но от этого трава будет расти ещё гуще, а после старта ракеты? Вы же после взлёта каждой «консервной банки» сбрасываете на землю чистый яд, который губит всё живое: и человека, и природу. По токсичности из сопл ракеты опадает на землю цианистый калий или вроде этого, а это около 600 тонн в одной ракете, или 600 миллионов граммов. Этим можно отравить всё человечество, все шесть миллиардов человек.

Ну, каков Юницкий?

А он обличает и утверждает, что ракеты пронзают, дырявят озоновый слой и ионосферу планеты, оставляют после себя «дыры» размером с Францию. Даже неграмотные старики и старушки утверждают, что ракеты понаделали дырок в небе, и на земле невозможно дышать и пить воду.

От ракет действительно меняется климат на планете, появляются дополнительные засухи и наводнения, штормы и ураганы, катаклизмы случаются всё чаще и чаще.

Болезни сыплются на людей, как и те же ядовитые дожди. А на каком топливе отрываются от земли некоторые ракеты? Ну, мудрецы… Несколько его миллиграммов могут на тот свет отправить человека. Это даже страшнее цианистого калия. Причём ракету нужно заправлять с избытком, чтобы она долетела до нужной высоты.

А когда отделяется нижняя ступень «Протона», который стартует с Байконура, то она падает на Алтае. И там, как правило, вместе с ней падают 200, 300, 500 килограммов гептила – сверхтоксичного ракетного топлива. Этот яд пострашнее боевого отравляющего вещества иприта. Один грамм гептила отравляет один кубический километр атмосферы. Одна тысячная доля миллиграмма этого вещества на литр воздуха является смертельной концентрацией для всего живого. Упавшего с первой ступенью ракеты горючего достаточно для того, чтобы убить население нескольких стран. Конечно, если дать каждому тот яд. Жутко становится от этой мысли.

Так это только один старт. Это всего лишь один проезд «космической» телеги, после которой трава гуще не стала, а, наоборот, завяла на корню даже в сотнях километров от старта. А если этих ракет должно быть миллионы, как и автомобилей и поездов сегодня?

Ракеты выполняют в настоящее время очень узкую и частную задачу, а не решают транспортные проблемы всего человечества, стремящегося стать космической цивилизацией.

Можно попугать Америку не только ботинком, а и показать ей «Кузькину мать»… Выполняют ещё и некоторые научные задачи: как человек чувствует себя в невесомости, а какая там радиация, а как она действует на организм человека, животных, растений и так далее.

Да, это важно. Да, это необходимо. И других вариантов сегодня не имеется, все следуют теории Циолковского и никуда от этого не деться. Как и не было другого варианта сто лет назад – как езда на паровозе. Затем паровоз ушёл, потому что он плох. Все сошлись на этом выводе. Поэтому мы ещё долго будем летать на ракетах, пока не скажем, что и этот путь плох и себя исчерпал. Признаемся, что необходимо другое решение. Мы силой мысли не сможем полететь в космос. И, как барон Мюнхгаузен, не сможем вытащить себя из болота вместе с лошадью. И на Луну по канату не взберёмся, зная законы физики, зная, что это невозможно…

– Поэтому та система, которую я предлагаю, – утверждает дальше Юницкий, – она возможна, она жизненна, и это есть единственно правильный выход из создавшегося положения. Но одна страна, какой бы богатой она ни была, этого не сделает. Да и не в деньгах дело, а только в едином стремлении всего человечества можно добиться осуществления этого проекта. Околоземный космос мы неизбежно должны промышленно освоить. Но не для того, чтобы жить там, ведь мы – продукт земных условий, результат миллиардов лет эволюции именно в земных условиях. Мы должны ощущать земное притяжение, дышать земным воздухом с запахом трав, пить чистую родниковую воду, питаться привычными и натуральными продуктами. На орбите мы никогда не привыкнем к космическим условиям жизни. А если и привыкнем, то космические «зелёные человечки» Циолковского не будут людьми. Это будут биороботы. А я говорю о людях, о наших внуках и правнуках. И неизвестно ещё, какая эволюция нас может ожидать в космосе с совсем иными, враждебными и чуждыми всему живому условиями. Эта

область не изучена и не будет изучена до конца. Нельзя перечеркнуть миллиарды лет эволюции земной жизни. Бог создал Землю и Человека на ней, чтобы он жил и возделывал живую же почву, добывая земные же продукты питания. Это наша среда обитания, только на Земле мы будем счастливы и здоровы.

Ландшафтная природа и природа нашего происхождения – земная, но не лунная или марсианская, даже не орбитальная. И мы сами являемся частью биосферы. Без неё мы умрём, погибнем, как и всё живое на планете.

И если кто-то мечтает, что после того, как мы отравим земную жизнь и поймём, что на Земле жить больше невозможно, и начнём искать счастья на других планетах, переселившись туда, – это утопия и абсурд. Никогда не будет такого.

Поэтому нужно родную Землю лелеять, любить, оберегать, помочь ей оправиться от тех ран, которые нанесли ей люди неразумные.

– Так что получается, – не согласится с ним оппонент, не понимая абсурдности выводов тех, кто не желает принять предложения белорусского учёного, – о космосе мы должны забыть?

– Почему – забыть? Мы должны выйти в космос, – продолжает свою мысль Анатолий Юницкий, – и вывести туда все «грязные» производства, металлургию, химию, промышленную энергетику и другие технологии. «Грязные» для земной Жизни, но чистые для мёртвого Космоса. Но для этого нам самим нет нужды отрываться от земли, которая является для всего человечества общим домом и колыбелью. Не мы выбрали технократический путь развития, а наши предки, которые освоили огонь и стали жарить мясо на углях. И у нас нет иного пути, как двигаться вперёд. Нельзя, как лелеют мечту отдельные, не особо умные, не очень далёкие политики, уничтожить миллиарды «лишних» людей только лишь для того, чтобы оставшийся «золотой» миллиард жил в своё удовольствие. Кощунственно это, как и планы Гитлера. Да, первобытные люди жили в пещерах, изобрели орудия производства и оружие убивать, чтобы добыть пропитание. Научились выделывать шкуры из убитых зверей. Жгли костры в пещере, то есть в доме, в котором жили. А потом в двадцать лет умирали от рака лёгких, не понимая, что, находясь в пещере, без свежего воздуха, вдыхали в себя дым и копоть. Они реализовывали свои технологии в своих маленьких пещерах. И технологии были маленькие. Потом всё-таки догадались вынести свои технологи из пещер, наружу, то есть из своих домов. И перестали умирать от рака лёгких. Это был период начала технологического прогресса.

Нас сегодня более шести миллиардов, и мы находимся не в пещере. Страна наша – это всего лишь комната в общем доме.

И никак нельзя в одном углу комнаты жечь костёр, в другом – плавить сталь, в третьем – строить атомную станцию, а в четвёртом – хоронить радиоактивные отходы.

Все скажут, что это глупо.

И правильно скажут. Выход только один – в недалёком будущем необходимо разделить в пространстве созданную Природой биосферу и созданную Человеком техносферу, которые функционируют по разным принципам и принципиально не совместимы друг с другом. Иначе вторая неизбежно победит первую, и человечество само себя уничтожит.

Получается новый абсурд.

Если мы скажем, что первобытные люди были умнее нас, не избежать насмешек. И не только насмешек, пальцем повертят у виска.

– Тогда почему они, поняв губительную для себя ситуацию, вынесли технологии из пещер, в которых они жили, чтобы вести здоровый образ жизни, говоря современным языком? – вопрошает академик Юницкий. – А мы, к сожалению, так и продолжаем развивать технологии в своей «пещере». Но мы ведь тоже знаем, что, губя всё живое на земле, тем самым убиваем себя. Знаем – и губим, знаем – и насылаем на себя болезни, сокращая свою жизнь. Как ни странно это звучит, но мои предложения лучше принимались в советское время, когда был Союз. Тогда прогнозировали будущее и признавали мой проект, одобряли его. Тогда говорили о человеке и человечестве, о его выживании, о гуманности, а сегодня на смену пришли алчность и накопление богатств, строительство яхт и дворцов, вилл на берегах лазурных морей. И не один такой олигарх-умник подумает: «На своей яхте я уплыву в море подальше от ваших проблем, спрячусь в вилле и доживу спокойно до глубокой старости…» Не получится. Он не выйдет за пределы своей квартиры – биосферы, будет дышать тем же дымом и теми же ядами, что и все, есть и пить то, что и другие земляне. Всем будет плохо. Никакие деньги и богатство не спасут. Они пока не понимают этого. Но это понимание рано или поздно к ним придёт. И потом они вынуждены будут вместе со всеми искать выход из тупика. А выход есть – он один-единственный…

И дальше Анатолий Юницкий рассуждает о будущем нашей цивилизации, предупреждая об опасности, которая нас подстерегает.

И в который раз говорит, что помощи нам ждать неоткуда. Мы сами себе должны помочь.

Как экологически чисто, не нарушая законы физики и не опираясь на какие-то неизвестные вещи, не оглядываясь и не придерживаясь принципов антигравитации и других ощущений вне земли, описываемые фантастами, выйти достойно и цивилизованно из замкнутого круга нашего морального и физического падения?

Думать надо вместе, всем миром, ожидая, когда мы вместе прозреем, научимся быть человеком разумным.

Но есть и другое ожидание. Не раз кем-то и когда-то высказывалась ущербная мысль: «Зачем так волноваться? Нам помогут другие цивилизации. Не зря же летают над нашей землёй разные там «тарелочки» и НЛО. Значит, нам помочь хотят, да пока не выходят на контакт…»

Смешно и обидно слышать такое. И невдомёк им, горе-оптимистам, что с той самой первой секунды, как они вздумают нам помочь, и начнутся наша деградация и смерть. Где сегодня Атлантида, народ майя, индейцы в Америке? Где? Им хотели помочь, вмешались в их образ жизни, и что?

Они исчезли. Так исчезнем и мы, и следа от нас не останется…

Мы сами должны помочь себе, научившись перед этим превращать свою планету в цветущий сад, преодолеть своё инертное мышление, прорвать ту оболочку, тот колпак, тот кокон, в котором мы замурованы, и просто обязаны вырваться в космический простор, обновив тем самым свой мозг, обретя силу разума. Потому что те цивилизации, оторвавшись от своей колыбели жизни, пересев в «тарелочку», давным-давно решили свои проблемы. И они летают вокруг нас и удивляются: «Ну когда же земляне вырвутся технологически из земного притяжения? Что им мешает?

Сколько же ждать, когда они оторвутся от своей земли, научатся легко постигать другие миры? Бог создал рай для человека, а он, человек, сам превращает свою землю в ад…»

Не придут на помощь, не помогут и пальцем не пошевелят, господа присяжные заседатели неизвестно какого суда! Они же сверхумны и считают нас людьми разумными и гуманными. Так станем же ими, оправдаем их надежды! И чем раньше, тем лучше.

Но то космос, небеса, добраться до них технически пока ещё невозможно, а чтобы подняться на ОТС, нужно согласие и одобрение всех стран земного шара. Будем ждать, когда созреют умы человеков для этого, иного пока не дано. А вот дороги…

Струнные дороги. Дороги завтрашнего дня, хотя они могли быть созданы ещё вчера-позавчера. А мы и сегодня их ещё не построили.

Хватило бы одного небольшого усилия и желания руководителей отдельно взятой страны, и мы бы летали над Землёй. По струнам.

Стучится Юницкий, надеясь, что слова Библии окажутся чистой правдой. «Стучите – и вам откроют, просите – и вам дадут…»

Но он не просит и не клянчит.

Он стучался почти четыре десятилетия в разные двери – властителей и чиновников, учёных и олигархов, стучался к тем, от кого зависит будущее планеты и своей страны…

Он кричит на весь мир, но его крик не слышен, как и эхо не отлетает от его голоса. Его зов напоминал крик вопиющего в пустыне…

И он постучал в нужную дверь...

Но земные заботы и проблемы не оставляли Анатолия Юницкого.

Анатолий напишет отцу письмо из Тюмени, в котором попросит помощи в трудоустройстве на работу. Учёбу не бросил, но вместе с женой, после рождения сына Дениса, перешли на заочное обучение. Потом перевелись в Минск, оканчивали институт в столице Беларуси.

Дипломной работой он избрал строительство мостов. Спроектировал «свой» мост, не похожий на те, что обычно строили, чем и поверг в изумление и восхищение не только руководителя дипломного проекта, но и преподавательский коллектив…

Работу признали лучшей среди всех дипломных проектов.

Из Мозыря отца Анатолия – Эдуарда Юницкого – перевели на новую работу. Он возглавил Гомельский проектный институт «Гипрожилмаш». В подчинении у него было около пятисот человек.

Переехал из Тюмени в Гомель и Анатолий, а потом уже приехала и Галина с четырёхмесячным Денисом. Некоторое время жили цыганским табором, как шутил Эдуард Юницкий. Видя такое, Эдуард попросил своего друга Золотухина – управляющего строительным трестом № 10, чтобы тот помог с комнатой в общежитии. А потом, когда Анатолий пришёл на работу инженером в дорожно-строительный трест, через два года выделили «двушку» по улице Кирова.

Казалось, жизнь налаживалась, входила в свои берега.

Но не земные, а космические проблемы не давали покоя инженеру Анатолию Юницкому, «спасительному колесу человечества» отдавал больше времени, чем Галине и Денису… Так, в крайнем случае, казалось ей, Галине Юницкой. Хотя и зарегистрировал Анатолий свой брак с Галиной, но повенчался с космосом. Так уж распорядился Всевышний. Тут уже ничего нельзя было поделать или что-то изменить.Этого не понимала жена. Когда увидела, что муж не оправдал её надежд, больших надежд, начала закатывать ему скандалы…

... Когда отец вышел на пенсию и вернулся из Гомеля в Мозырь, Анатолий любил приезжать к нему на дачу, которая находилась на берегу Припяти – в Лучежевичах. Любовь к рыбалке осталась на всю жизнь.

И они с отцом проводили время на берегу реки, а потом, как в далёком детстве, раскладывали костёр и сидели у него до утра.

Сидели и грелись полесским теплом, а души их источали единение и любовь..

А на них в это время смотрели звёзды и луна.

И своими невидимыми руками обнимало нежное небо и космос.

Часть пятая

Дорога в две струны

– Когда я опубликовал свои статьи, – продолжает свой рассказ Анатолий Юницкий, – в которых осмелился сравнить космические достижения с повозкой, с телегой, которую тянет одна лошадка, то советские разработчики ракетостроения почему-то отнесли это на свой счёт. А я же говорил не о них, и не о Советском Союзе, и даже не об американских инженерах, а о цивилизации вообще.

– Представляю реакцию…

– Нет, ты не представляешь. Что после этого началось! Против меня ополчилась пресса, будто бы ей не было других тем для обсуждения. Известный учёный в своих обличительных статьях в мой адрес высказывал такие эпитеты: «параноик инженер-изобретатель из города Гомеля», «будучи не в своем уме», посягнул на достижения советской науки и техники в области развития космонавтики, и его за это нужно привлечь к ответственности. «Как он посмел? Кто он такой? Недоучка, прожектёр…» И так далее, и так далее. А я ведь просто высказал своё личное мнение о недостатках и даже ущербности ракеты как транспортного средства.

После этого своё пристальное внимание обратили на меня и органы КГБ.

Меня обвиняли уже в том, что я являлся шпионом иностранных разведок (не польских, как моя бабушка и все родственники Юницкие в 1937 году). Мало этого, так ещё определили, что обладаю даром телепатии, воздействую на умы советских людей отрицательно, что не укладывается в рамки советского бытия. Даже «уличали» меня в том, что я являлся дальним родственником… Циолковского, поэтому в моей голове рождались такие бредовые идеи, как и у калужского учёного…

Некий Таран начал таранить меня (под «мудрым», конечно же, руководством тех же органов) своими повестками в суд. Первые мои статьи появились в журналах «Изобретатель и рационализатор» и «Техника – молодёжи» в 1982 году – это, наверное, самые популярные журналы в Советском Союзе в те годы, где публиковались смелые и невероятные идеи. Статьи мои касались космической программы. «В небо на колесе», «Космическая пересадочная…» – такие заглавия были у моих статей. Их было много.

И вот однажды, придя домой с работы, получаю повестку в суд. И это через несколько лет после тех публикаций. Меня обвиняли знаешь в чём? Никогда не угадаешь. В том, что я эти статьи не писал, писал не я, а он, Таран. И что это не мои идеи, а идеи Тарана, и что это он публиковал их под псевдонимом «Юницкий Анатолий Эдуардович».

– Невероятно!

– И мне пришлось оправдываться, что я не плагиатор. И в Гомеле проходили те суды, и в Москве. И на суд вызывались редакторы журналов, которые меня знали несколько лет: я у них был десятки раз, рассказывал о своём открытии. И однажды, придя в суд, увидел истца: невзрачный нервный человек. Редактор журнала «Техника – молодёжи» Захарченко – известный писатель, был на суде вместе со мной в качестве ответчика. И Нина Карпова была ответчиком – главный редактор журнала «Рационализатор и изобретатель». Таран был возмущён тем, что гонорары за статьи заплатили некоему Юницкому, а не ему, Тарану. За одну статью я получил сорок пять рублей, а за вторую – тридцать рублей. Помню, что я купил жене за гонорар на день рождения индийские бронзовые подсвечники.

– И что же советский гуманный суд?

– И суд не постыдился провести этот комедийный спектакль. Судья спросил у Тарана, почему он выбрал себе такой псевдоним. Истец, не моргнув глазом, признался: «Я хотел даже взять псевдоним «Константин Эдуардович Циолковский», но посчитал это нескромным. Тогда я решил взять только его отчество – Эдуардович. После этого…» Одним словом, плёл несуразицу. О каких-то невидимых чернилах, которыми он подписывался, и в редакции журнала не удосужились прочитать его настоящую фамилию, потому что не прогладили его рукопись горячим утюгом. И о том, как он, москвич, ездил в Гомель и оттуда посылал свои статьи… со своего «псевдонимовского» адреса: город Гомель, улица Кирова, дом 90, квартира 40. И что он не виноват, что именно по этому адресу проживает какой-то там Юницкий…

Когда я приехал в Москву на очередное заседание суда (попробуй не явись!), поселился в гостинице «Россия». Мне выделили полулюкс – номер на двоих. Со мной поселился некий человек, представился, назвался полковником милиции из Подмосковья, даже удостоверение своё на стол положил, чтобы я убедился в его порядочности. Позвонил мне в это время Саша Майборода, мой давний друг, который тоже занимался космическими проектами, попросил, чтобы я спустился вниз. Мы перебросились с ним несколькими фразами, условились встретиться утром. Когда вернулся в номер, моего соседа по номеру не было. Когда я хотел достать из кармана пиджака свой кошелёк, там его не оказалось. И остался я без копейки. Никола Тесла имел четыре цента, а я... А завтра очередной бредовый суд… Как потом мне сказали, тот товарищ селился в гостиничные номера номера под видом полковника, чтобы очистить карманы или сумки у соседа.

Возникла проблема уехать из Москвы – никого в городе я не знал, чтобы занять денег на билет…

Когда возвращался в Гомель и приходил на работу – а в то время я работал в Институте механики металлополимерных систем Академии наук Беларуси, на меня все смотрели с подозрением. Не знали, из-за чего меня так часто вызывают в суд, но, как говорят, нет дыма без огня – значит, нахожусь под подозрением. Нелегко это было, противно, гадко, потому что не чувствовал за собой никакой вины. Но я знал, что дело не в том, виноват я в чём-либо или не виноват, за мной следило неусыпное око органов. Они хотели сломить меня, заставить отказаться, как они говорили, от «бредовых идей».

Да что сотрудники, родная жена стала с недоверием относиться ко мне, не раз говорила: «Что-то здесь не так, подозрительный ты человек, Юницкий…» Повестки в суд бросали в наш почтовый ящик. Бумажки были с печатью, а в них указано, что «…в случае неявки вы будете принудительно доставлены в суд работниками милиции…» Об этом знали соседи, друзья, знакомые… Это длилось с 84-го по 86-й годы.

Ну пусть я, простой инженер из Гомеля, а Захарченко, публицист и писатель, чем он провинился перед Тараном? Но мы знали, откуда дул ветер. Основной причиной вызовов в суд Захарченко было то, что он посмел опубликовать в своём журнале «Техника – молодёжи» фантастический роман Артура Кларка «Фонтаны рая». Кларк посвятил своё произведение главному советскому диссиденту того времени – академику Сахарову. Вскоре Захарченко снимут с должности главного редактора журнала.

Мало этого, так тот же Таран обратился в гомельский суд, обвинив меня в том, что я обладаю телепатией. Аргументы? У него умер отец, и он с того света поведал сыну, что в его смерти виновен я.

– И суд принял это к производству?

– А как же, катать меня – так по полной программе. Но из-за абсурдности претензий суд, слава Богу, не состоялся. А потом Таран подаёт новый иск. На этот раз меня обвиняет, что я являюсь шпионом иностранных разведок. И снова из-за абсурдности суд не принял иск. Но повестки и в том, и в других случаях я получал. Сохранилось несколько решений судов. А иск, что я украл у него идею перочинного ножа на двух шарнирах и передал этот секрет какому-то немцу на Олимпиаде-80 в Москве? Были и «свидетели» моей неблагонадёжности. Из-за этого я не мог поехать туристом даже в Болгарию, потому что на заседании парткома института, где я тогда работал, без рекомендации которого никто не мог поехать за границу, мне заявили, что я специально могу отстать от автобуса и таким образом сбегу на Запад.

– И никому не пришло на ум, чтобы сдать его в «психушку»?

– Но на это нужно решение суда и психиатрическое заключение. Диссидентов отправляли туда без суда и следствия, но того, кто

представлял «заказ», оберегали. Скорее меня туда могли определить, чего они, собственно говоря, и добивались. Гнёт на мою психику был огромный. Меня пытались сделать сумасшедшим. И, понимая это, а я работал тогда начальником патентного отдела института и являлся известным изобретателем, все знали, что у меня нормальная психика, но… Опять же, были такие, которые многозначительно утверждали, что нет дыма без огня. Видя такое, зная, что большую роль в нашей жизни играет бумажка, заверенная печатью, я вынужден был обратиться в психиатрическую лечебницу Гомеля. Я показал медикам свои публикации, патенты на свои изобретения, рассказал о сыне и жене. Медики задавали мне вопросы, я отвечал на них. Они удивлялись, как я выдерживал такой прессинг на протяжении нескольких лет. Выдали мне справку, что я не сумасшедший и не шизофреник, а самый что ни на есть нормальный, трезво мыслящий человек. Но после моего посещения того медучреждения сам заинтересовался вопросами психики. Узнал о признаках шизофрении, хотя меня, чтобы просветить в этой области, хорошо «подковали» психотерапевты лечебницы. Я рассказал им о Таране, и они заочный диагноз проецировали на него. Оказывается, один из признаков шизофрении – когда человек ставит подряд несколько восклицательных и вопросительных знаков, очень много подчёркиваний слов и предложений, выделяет их шрифтом, ставит многоточия, где надо и где не надо. Таран старался донести до судей важность его мыслей, требовал обратить внимание на те слова, что подчеркнул. После моих «открытий» в этой области я не подчёркиваю лишний раз слова в тексте, избегаю восклицательных знаков, хотя не ставил их никогда. Даже когда и нужно было подчеркнуть важность своих доводов, не делал этого. Смешно, но это так. Когда показал исковые заявления Тарана судьям, они покачали головой: «Да, явные признаки…»

– И что ты вынес из этой ситуации? Что чувствовал – обиду, злость?

– Наоборот. Я был благодарен судьбе, что она преподнесла мне такие уроки.

– Не понимаю тебя, Анатолий! Над тобой издевались, хотели согнуть в бараний рог, имя твоё старались втоптать в грязь, а ты – «благодарен». Ты говоришь спасибо твоим обидчикам?

– Именно спасибо. Мы должны быть благодарны за самые больные удары судьбы, принимать их как должное, так как эти испытания и искушения посланы нам свыше. А пройдя их, мы делаемся сильнее, мягче и добродушнее. Как говорил Христос? Любите врагов ваших… Благодаря этому я нашёл аргументированные ответы на сотни возникших вопросов, а впоследствии даже написал научную монографию о струнном транспорте на Земле и в космосе.

Я никак не мог взять в толк его высказывания и взгляд на жизнь. Значит, в его душе не жило то чувство, каким больны многие люди, – отмщение. Значит, он никогда не злился на своих врагов, которые явно и тайно наносили ему обиды. Прощал им. И «друзьям» прощал, с которыми работал рядом. Им всегда доверял, а они предавали его.

...На работе засиживался до утра, стараясь закончить очередное изобретение. Дома работать было невозможно, опять слышал бы упрёки: «Да лучше бы ты таксистом пошёл работать, как сосед, деньги зарабатывал. Семью же надо кормить…» Напрасно упрекала, он зарабатывал значительно больше неё. За внедрённые изобретения он не раз получал и по три, и по пять тысяч рублей. А таких внедрённых изобретений, в том числе в оборонке, было более двадцати. Модные шубы покупал жене, украшения. Но она не воспринимала его образ жизни, часто при сыне говорила, что он неудачник, что не зря его вызывают в суды, значит, в чём-то замешан, живёт не как честный советский человек.

А он жил активной жизнью изобретателя и учёного. В его голове роились тысячи и тысячи технических решений, но не хватало времени и даже желания их оформлять, потому что на это уходило много времени. Одного его не допускали к оформлению, просто не принимали частную заявку. Нужно было обязательно «прилепить» к открытию несколько начальников, руководителей разного ранга и сделать его ведомственным, а не частным. И на всех «авторов» выплачивалось не более двадцати тысяч рублей, если, конечно же, экономический эффект от внедрения превышал миллион рублей. Ему же, настоящему автору, доставалась пятая, а то и десятая часть гонорара. А «соавторы» потом ещё и косились: «И как это в наш дружный коллектив затесался Юницкий?»

Приходилось и в суд подавать. Правда, не на соавторов, а на заводы, использовавшие изобретения и не желавшие платить вознаграждение. Разработали машину для резки волокон для одного из заводов Гомеля, который изготавливал ворсонит. Предложение внедрили в жизнь, был получен огромный экономический эффект – несколько миллионов рублей, а гонорар не выплатили. Суд удовлетворил иск. И в Украину ездил за получением гонорара – три тысячи рублей там получил.

У него были всевозможные внедрённые в народное хозяйство изобретения: машины для резки волокон, инструменты для заточки и шлифовки стекла для электронной промышленности, алмазные инструменты, штампы для получения корпусов микросхем, токосъём для генератора атомной подводной лодки. Несколько оригинальных решений в конструкции фундаментов зданий, научное оборудование и риборы, усовершенствование кинескопа телевизора, зерноуборочный

комбайн. Есть даже валок для шелушения зерна. Таких изобретений насобиралось около тридцати, и они все реализованы. Имеются также секретные предложения, о которых нельзя говорить.

Так напрашивается вопрос: а кто вы, Анатолий Юницкий? Человек с больным воображением или большой фантазёр? Если бы это было так, то хотя бы одно его изобретение было бы практически рассмотрено? Но всё дело в том, что они не только рассмотрены, но и получили путёвку в жизнь. А экономический эффект его творческой мысли подсчитан и оценён ещё в советское время более чем в сто миллионов рублей. Советских рублей, когда рубль был сильнее доллара. Так что он давно миллионер – Рокфеллер или Ротшильд, но он не видел тех денег, даже тысячную часть честно заработанного вознаграждения не видел. Потому что перед творческими людьми в области промышленных технологий советские чиновники поставили рогатки. Строго, например, указано, что «изобретатель может получить два процента от экономического эффекта, но в течение пяти лет и не более двадцати тысяч рублей за одно изобретение». Даже если изобретение используется двадцать лет, то получить можно гонорар только за пять лет.

Доходило до абсурда. Есть такое выражение – «и мы пахали». Юницкий вспоминает, как однажды – через пять лет – начали выплачивать гонорар за одно из изобретений, то начальник цеха этого завода недоуменно спрашивал у своих коллег: «Скажите, а как, интересно, Юницкий попал в наш творческий коллектив? И он тоже хочет какие-то деньги получить?» Вот что значит «примазаться» к чужому труду, а потом и не знать, кто истинный автор. Так было почти по всем «служебным» изобретениям.

А по всем «неслужебным» открытиям – нового типа летательные аппараты, электростанции, накопители энергии, пусковые ракетные установки, новые виды оружия (было даже антиСОИ) и многое другое, в том числе Общепланетное транспортное средство – стабильно отказывали в выдаче авторских свидетельств СССР. И только после отказа по тридцатой заявке на изобретение он перестал подавать их, в то время как по «служебным» заявкам выдача положительных решений была стопроцентной. Даже стодвадцатипроцентной – некоторые заявки разделяли на две, поэтому по 55-ти «служебным» заявкам Анатолия Юницкого было выдано около 70-ти авторских свидетельств на изобретения.

...В институте полимеров, где он работал, было специальное конструкторское бюро. Начальник его был ещё и председателем Научно-технического совета института. Он давал разрешение на подачу служебной заявки. Когда она попадала к нему, он ручкой с красными чернилами писал на уголке: «До каких пор в заявку на изобретение от Института будет попадать фамилия Юницкий?»

В те заявки Анатолий вписывал и фамилию того Начальника. Для верности и уверенности, что изобретению будет дан «зелёный свет». Но, как ни странно, этот же Начальник стал вообще вычёркивать фамилию Юницкого из тех заявок. Лишали его авторских прав. Тогда эти вопросы выносились на Научно-технический совет. Только после этого восстанавливался Юницкий, а вычёркивались лжесоавторы, в том числе и сам Начальник. Это порождало новые конфликты.

Один раз его вычеркнули из заявки, второй, третий…

На одном из заседаний Научно-технического совета Юницкий не выдержал, поднялся с места, задал всем вопрос:

– Друзья! А вы хоть знаете, кто такой соавтор? Вот заявка на изобретение, оформленная мною. В ней стоит рядом со всеми фамилия Начальника, хотя он сам за свою жизнь не сделал ни одного изобретения. Он всегда «примазавшийся». Скажите все, кого я включил в заявку, кто такой соавтор? Я спрашиваю потому, что у меня, кроме технического, есть и высшее патентное образование, и я начальник патентно-лицензионного отдела института. Вот формула изобретения с так называемыми признаками изобретения. Каждый соавтор должен сделать определённый изобретательский шаг. Например, если бы мы изобрели прибор для освещения и показали, чем, к примеру, отличается наша лампочка от обычной парафиновой свечки и чем – от другой известной лампочки. Как пишется в этом случае формула изобретения? «Прибор для освещения, включающий источник света…» И далее – общие признаки: включающий в себя то и то, и отличительные признаки: отличающийся тем и тем. Всё это описывается очень кратко, всего одним предложением, и логически. Если это сделал один человек, то он автор. А если кто-то предлагал в лампочке заменить вольфрамовую нить на какую-то другую, а другой предлагал вместо одного газа закачать в лампочку другой газ – тогда это уже признаки соавторства. Вот сейчас идёт заседание Совета. У нас имеется заявка, описание и формула изобретения, в которой написано «включающее то и то, отличающееся тем и тем…» Скажите, уважаемые коллеги, кто из вас, включая и Начальника, предложил хоть один отличительный признак? Молчите? А то кто предложил? А это? Молчите? Если вы пришли ко мне, образно говоря, с идеей известной свечки, а я придумал другой осветительный прибор – лампочку – и оформил на это заявку, включив по традиции и вас, то вы-то здесь причём? Коллеги, извините, но я вынужден подать документ один, так как я единственный автор этого изобретения. А вы здесь просто случайные, некомпетентные в изобретательстве люди… Вы никакие не соавторы, а «прилипалы», привыкшие получать деньги за чужой труд.

Он подал заявку от себя в тот же день.

После этого красные чернила на его «прошении» больше не появлялись…

В самом начале своего изобретательского пути он встретился с неумением правильно оформлять заявки на изобретение. Оказывается, мало что-то изобрести, открыть, нужно его ещё и грамотно, по всем правилам советской бюрократии, привести в соответствие с требованиями подачи документов в патентное ведомство. Анатолий, не пройдя сходу тот путь, понял, что нужно освоить ещё одну профессию: патентное и изобретательское право. В его голове рождались каждый день новые идеи, они пёрли из него, как из рога изобилия. Он помогал молодым рационализаторам, учил, как находить «золотое зерно» в поисках нового и неизведанного. Учил других, а тут сам обжёгся – не приняли его изобретение. Но не из-за слабости идеи, а из-за простого неправильного, точнее, неграмотного оформления.

Лидером в изобретательстве тогда был Институт механики металлополимерных систем Академии наук Беларуси.

Там ключом били изобретательство и творческая мысль, там находились мозги и основная наука Гомельской области. Первые места в Советском Союзе Институт стал занимать, когда Анатолий Юницкий возглавил патентный отдел.Он стал консультантом областного совета ВОИР – Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов. Учился сам, учил других. Благодаря ему более тысячи человек стали изобретателями, получив авторские свидетельства. Даже не умножая на экономический эффект, полученный от внедрения идеи каждого из них, очевидно главное – выгода для государства была огромная. Сам же он не гнался за количеством своих изобретений. Если бы он занимался только этим и законы разрешали внедрять его предложения каждый день, то он предлагал бы их чуть ли не каждый час. Но не это его занимало и волновало, совсем не это. Он знал, как улучшить любой технологический процесс в любой области, знал физические законы, знал, как решить ту или иную техническую задачу. Теорией решения изобретательских задач он овладел в совершенстве и стал в этой области недосягаемым.

Между своими открытиями и открытиями молодых изобретателей, между судами с Тараном у него и родились в голове транспортные струны. И не только это, а и многое другое. Но он решил не распыляться и остановился только на двух сферах – бросил спасательный круг человечеству в космосе, а Землю опоясать «струнными дорогами».

Он решил только этим двум отраслеобразущим разработкам посвятить всю свою дальнейшую жизнь. А струнный транспорт выбрал как наиболее крупный коммерческий проект, на котором можно заработать миллиарды, чтобы затем вложить эти миллиарды в разработку «косми-

ческого колеса», реализующего самый экологически чистый «принцип барона Мюнхгаузена» для индустриального освоения космоса.

Это было двадцать пять лет назад…

...В 1902 году один из безработных после окончания «политеха» стал экспертом Швейцарского патентного бюро в Берне. Он прослужил там семь лет, пройдя серьёзную школу изобретательства. И научился отделять «зёрна от плевел», как говорил позднее. Без чего не была бы создана Теория Относительности, так как этим безработным был Альберт Эйнштейн.

Анатолий Юницкий в течение двенадцати лет прошёл большую школу жизни. Освоил в совершенстве патентное дело. Потому что знал: ему придётся приложить огромные усилия для того, чтобы пройти через советские бюрократические заторы и барьеры. Не только пройти, а быть «вооружённым», подготовленным, готовым отразить любые атаки чиновников от науки. Без этого он ничего не добьётся, никому ничего не докажет. Только борьба, только сражение.

В Америке, Англии или другой капиталистической стране он не потратил бы впустую столько сил, защищаясь от «грозного ока» и сражаясь с тупоумием начальников, доказывая в судах, что он в здравом уме и что он не виноват, что его мозг работает не так, как у всех. И потому он не потерпит, когда его пробуют загонять в какие-то рамки или пытаются надеть хомут послушности на его шею. Любые цепи или наручники, при помощи которых пытаются усмирить его, «приручить», разорвутся, как гнилые верёвки. Почему они не понимают этого?

О, если бы он жил в другой стране – Америке, Франции или в той же Польше, родине его предков, он свой талант вложил бы в реализацию своих идей и получил бы сразу же отдачу – высокую оплату за свой интеллектуальный труд. За одни только технологические открытия, которым не придавал особого значения, он стал бы известным, богатым и независимым от жизненных коллизий человеком. Как, например, Никола Тесла...

Если бы… Но он не хочет жить ни в какой другой стране, он сын своей родины. Так почему же эта родина так пренебрежительно и жестоко относится к нему?

Люби врагов своих…

Суды, Таран, заявки, изобретения, чиновничьи рогатки…

Неустроенность дома… Атмосфера в семье накалялась с каждым днём, неудовольствие Галины продолжалось и усиливалось, и переубедить её в чём-то, успокоить было бесполезно. Мало того, так жена

и сына старалась настроить против него. Более того, сама не хотела съездить в гости к своей свекрови, но и сына родного не пускала к ней.

Ещё когда Анатолий работал в дорожно-строительном тресте, подал ряд заявок на свои изобретения. Он тогда ещё не знал, как нужно оформлять те бумаги, как защищать свои идеи. Не было соответствующих знаний. Он подавал предложения десятками, а мог и сотнями. И если сравнивать их с теми, что были поданы затем в институте полимеров, то они резко отличаются друг от друга. Каждая из них во много раз сильнее, чем те пятьдесят институтских «служебных» заявок.

Из пятидесяти пяти было получено почти семьдесят авторских свидетельств. В процентном соотношении выдача авторских свидетельств составила более чем сто процентов. А по тем предложениям, что сам подавал – ноль выдачи. Один и тот же человек. Но там он был одиночка – суды, доказательства своей невиновности и так далее, а здесь – от организации. Так сказать, под прикрытием.

В чём заключались его изобретения, те, что предлагал он один? Новые типы оружия, новые летательные аппараты, электростанции нового типа и так далее, и так далее. Сотни открытий в разных областях науки и техники. В результате – отдача ноль, и получил головную боль от КГБ, который пропустил его через мясорубку судов. Тогда он подумал: «А зачем тратить свою жизнь на пустое занятие и сражаться с ветряными мельницами?»

Ему не хотелось доказывать «таранам», что он не верблюд, доказывать, что он не виртуальный Юницкий, не псевдоним, а живой человек, который живёт в Гомеле по адресу: ул. Кирова, дом 90, квартира 40. И это не случайный, не подставной адрес, как утверждал истец. Утверждал ещё, что это улица известного революционера, 90 – это градусы спирта, а 40 – градусы водки, поэтому он и взял такой «псевдонимовский» адрес… Голова идёт кругом от таких «обличений».

– Но тем не менее, – улыбается Анатолий Юницкий, – я благодарен Тарану и его «духовному вдохновителю» – Комитету государственной безопасности. Благодарен судам, медикам психиатрической лечебницы, всем тем, кто делал мне зло, отравляя жизнь. Непонятно высказываюсь? «Да любите врагов ваших» – одна из заповедей Иисуса Христа. Истина этих слов мне открылась во всём своём значении, во всей глубине христианской морали. «Любите врагов ваших!» Какие прекрасные слова! Мне пытались что-то подсказать, посоветовать, как жить и действовать в тех тяжелейших условиях. Но я был глух к их предостережениям и советам. Я их не слушал и не слышал. Потому, что знал – сам должен пройти свой путь, который подарил мне Господь, испытать всё, что придётся, вынести самые тяжёлые испытания. И даже не соглашусь с привычными словами «вместе – мы сильнее».

Сильнее – чем? Умом, физической силой, интеллектом? Абсурд. Я – сам по себе, я – одинокий путник на своей дороге. И потому силён – и духовно, и физически. Потому что черпал силу не в художественной литературе, а в Библии. В ней и только в ней есть чёткие ответы на вопросы, которые человек задаёт сам себе или Всевышнему. И что удивительно – ответы в Библии есть на вопросы из любой области: литературы и искусства, химии и физики, математики и астрономии.

Господь даёт каждому человеку столько силы, чтобы хватило на тысячи и тысячи людей. Просто её нужно уметь самому использовать, разумно ею распорядиться, тогда не страшны никакие испытания и нападки. Пройдя этот путь, человек становится сильным и твёрдым в своих взглядах, у него нет колебаний в поведении и действиях, потому что он уверен – Бог приведёт его к победе. Так и я – буду всю жизнь благодарен Всевышнему, который послал мне такие испытания. Из них я вышел победителем. Победил самого себя. А это главная победа в жизни каждого человека.

Добившись первых успехов в изобретательстве, не почивал на лаврах, не кричал на весь свет, какой я гениальный и умный, поэтому любите меня. Никогда не было гордыни, не возносил себя до небес, наоборот, старался спуститься с небес на землю, хотя не переставал думать, как человеку отправиться в те же небеса на транспортных струнах…

…Анатолий никогда в жизни никого не обвинял, не таил обиду на того, кто делал ему больно и плохо. Проходили суды, выбивая его из творческой колеи. Но он между судами умудрялся совершенствовать свои идеи и изобретения. И говорил спасибо Богу, что проходили те суды. У него только удваивались силы, чётче работала творческая мысль. Родились проблемы? Так ты же в них и виноват – из-за тебя они возникли. Сам родил их – сам и гаси. Не проси ни у кого помощи. Легко (приобретя новые силы) написал первую научную монографию, которая была издана в 1995 году, «Струнные транспортные системы: на Земле и в космосе». Благодаря тем судам, как это ни абсурдно звучит, он находит дополнительные решения проблем в струнно-транспортной системе, которые улучшают эту систему. Анатолий продолжал искать аргументы, не становился в позу и не кричал, что все бездари и дураки, а он один умный, он искал нужное решение, которое бы позволило заявить всем: вот он, секрет избавления от всех проблем.

В солидной известной газете появляется материал «Параноик из Гомеля». Как на это реагировать ему, Юницкому? Никак. Его это не занимало, не злило, не угнетало. Вызывало лишь снисходительную улыбку. Ну и что? Пусть пишут, пусть упражняются, раз такое занятие составляет для кляузников удовольствие. Автор публикации с возмущением задаётся вопросом: «А где взять столько бетона и металла,

чтобы построить его абсурдную дорогу?» Как ему отвечать на поставленный вопрос? Отписываться, оправдываться? Себе дороже…

«Боже, прости им их глупость, сами не знают, что творят и пишут!..»

А он в это время сидел в кабине космолёта или за пультом управления струнного транспорта… Думал о том, что не приходило в голову ни одному человеку на земле. Даже Николе Тесла, хотя тот параллельно шёл к этой же цели, но своим путём. Думал об эстакаде, на которой будет установлен струнный транспорт. Рассчитывал, как сделать её устойчивой и прочной, какой нужен бетон, сколько его будет нужно, на какой высоте удобнее разместить струнные рельсы. И принялся за математические расчёты, чтобы убедить скептиков и злопыхателей в их недальновидности и дилетантстве. Утверждал: космическая дорога, хоть и очень дорогая и материалоёмкая, – единственная, и только она спасёт мир от загрязнения земли и атмосферы.

Зная в совершенстве сопромат, физику и другие точные науки, решил докопаться до самой сути строительства эстакад. Задача стояла не из простых – как сделать их дешевле, чтобы были долговечнее, экономичнее, эффективнее, чтобы материала пошло меньше, чтобы ураганы и штормы не были страшны и чтобы не порвались струны, по которым будут переправляться люди и огромное количество грузов.

Юницкий пошёл по пути упрощения конструкции. Это всего лишь сопромат, сопротивление материалов, не более того. Не от гитары и балалайки он пришёл. Всё время жил в поиске оптимальных решений. И когда начал сравнивать с балками и традиционными опорами, которые употребляются для строительства мостов, то пришёл к выводу, что его конструкция принципиально новая.

Публиковал свои статьи в прессе, аргументировал, доказывал. Выступил с докладом в Федерации космонавтики. Заявлял главный свой тезис: «Дорогие мои! Сколько, скажите, пошло бетона на Саяно-Шушенскую ГЭС? Не считали? А я сосчитал. Вслушайтесь внимательно в мои слова: бетона, потраченного на строительство Саяно-Шушенской ГЭС, вполне достаточно, чтобы опоясать земной шар опорами для эстакады Общепланетного транспортного средства! А вы утверждаете, что не хватит материала на строительство тех опор. Полнейшая чушь! Потрачено на ГЭС порядка пяти миллионов кубов бетона. А на опоры потребуется от трёх до четырёх миллионов кубов. И на погонный метр конструкции приходится всего чуть более тонны металла – всего лишь одна десятая часть металла, потраченного на выпуск легковых автомобилей мировым автопромом. Так хватит материалов, или его количество неизмеримо большее, которое не поддаётся никаким математическим расчётам? Подумайте, товарищи, спокойно взвесьте мои аргументы на весах истории и здравого смысла!»

Уже с другой стороны послышались упрёки в его адрес: «То, что вы предлагаете – безумие!» В ответ Юницкий задаёт им вопрос: «Вы знаете, сколько выпущено только легковых автомобилей в мире? Я не говорю о рельсах, шпалах, тепловозах, теплоходах, самолётах, грузовиках, на изготовление которых пошло огромное количество всевозможных материалов? Легковых автомобилей сколько выпустили? Более пятисот миллионов! А в среднем длина автомобиля? Четыре метра. А высота? Полтора метра. Я предлагаю вам построить из автомобилей, как из кирпичиков, стену по экватору. Какая будет её высота? Более ста метров. А эстакада, о которой идёт речь, займёт высоту не более пятнадцати-двадцати метров. Но она – не сплошная стена, как из автомобилей, а «прозрачная», ажурная.

Снова нападки: «Так у вас энергии не хватит!» Опять Юницкий парирует: «Давайте опять обратимся к расчётам. Ракета разгоняется несколько минут. А я разгоняю ротор, например, месяц. Какая общая мощность привода транспортного средства будет при КПД электродвигателя 90 процентов? Посчитаем. Вот результат – сорок миллионов лошадиных сил. Сколько ракета поднимает полезного груза за один старт? Десять тонн. А ОТС сколько выводит на орбиту за один раз? Миллион тонн. Если у ракеты на одну тонну груза необходимо десять миллионов лошадиных сил, то у меня – всего сорок лошадей, то есть в 250 тысяч раз меньше. А всё потому, что КПД двигателя у космического колеса в сто раз выше, чем у ракеты, а время его работы на полную мощность – в тысячи раз больше.

Так хватит или не хватит энергии, ответьте? У человечества этой энергии с избытком, а вы говорите… На ракеты хватает, на автомобили, имеющие суммарную мощность двигателей в несколько десятков миллиардов киловатт, хватает, на мировую промышленность, потребляющую миллиарды киловатт, также хватает, а здесь – не хватит?»

И таких контраргументов, если посчитать за все годы, было более чем полтысячи. Более пятисот несогласий, протестов, возражений, критических и обидных выпадов. Переписка с учёными, которые резко отвергали проект, статьи в журналах и газетах, ракетчики, которые в штыки встречали каждое его возражение или даже объяснение.

Друзья даже советовали:

– Ну что ты взялся за неосуществимую мечту, которая никогда не может быть реализована? Вот если бы ты о рыбалке написал, о том, как ловить лещей, а ты в этом большой дока – вон какой урок нам преподнёс на рыбалке, тогда бы тебе цены не было. А ты хочешь поймать журавля в небе…

Парадоксально, но в те восемьдесят пятые годы, на которые выпадает наиболее интенсивный поток критики, Юницкий работал с наибольшей эффективностью. Неадекватная реакция – его били, но он на это не обращал внимания, его критиковали за утопизм, а он сидел над расчётами и формулами. И добивался успеха. Радовался, что у него получалось, что он уверенно шёл к тем вершинам, к которым стремился. И ночи, и дни, и выходные – всё было подчинено одной цели. Он не чувствовал усталости, сила била через край. Потому что, находясь в родной стихии, не замечаешь ни времени, ни затраченных сил. И семье старался уделить максимум внимания, хотя это не всегда удавалось.

Но он успевал ещё работать и с изобретателями, которых у него числилось более двухсот человек только в родном институте. И не новички уже, не начинающие, а кандидаты наук, доктора наук, академики. С каждым нужно поговорить обстоятельно, на его уровне, помочь правильно оформить документы, чтобы наверняка, на сто процентов защитить изобретение. Как начальник патентного отдела он знал своё дело в совершенстве. Каждый научный сотрудник института был изобретателем. Об институте и его талантливых сотрудниках знали в Союзе. Когда речь заходила о Гомеле, то говорили: «А, это там, где Юницкий ведает патентным отделом? Никто лучше него не может сделать эту работу. Он в ней – недосягаем».

Не все заявки доходили до патентного ведомства. Зная, что решение слабое, не тянущее на уровень изобретения, не давал «добро» на его продвижение дальше, чтобы не получилось осечки. С ним спорили, аргументировали свои доводы, но потом всё же соглашались, убедившись в правоте начальника ПО.

Вёл он, например, такие беседы с уважаемыми академиками:

– Иван Петрович, вы представьте, что вы Создатель и изобрели обезьяну, которую запатентовали, а затем изобрели и человека. И хотите своё второе изобретение запатентовать. А я как руководитель патентного отдела не одобрю вашу заявку и не стану её оформлять.

– Это почему же? – удивляется изобретатель.

– Потому, что человек от обезьяны ничем не отличается – с точки зрения изобретательства. Не я это выдумал. Здесь нет изобретательского шага, нет отличий.

– Как нет отличий? – чуть ли не вскакивает с места Иван Петрович.

– Давайте разбираться. У человека пять пальцев, а у обезьяны разве семь? Два глаза? Нос?

– Так у неё же шерсть густая…

– Но это уже количественный признак. У человека волос не меньше, чем у обезьяны, просто они тоньше и короче и потому малозаметны.

– Так у неё хвост.

– Так и у нас хвост, копчик. Так что и печень, и сердце, и лёгкие – всё есть у того и у другого. То, что вы считаете отличием, это не отли-

чие. А то, что отличает, это не патентуется. А отличается совсем другим – количеством нервных клеток в головном мозге и связями между ними, человек отличается от обезьяны знаниями, интеллектом. То, что может человек, – печатать, писать, строить, творчески думать, – обезьяна этого делать не может. А то, что обезьяна сутулая, так и среди людей такие же встречаются. Есть даже очень похожие на обезьян, но они всё равно люди. И отличий как таковых, исходя из патентного права, между ними нет.

И такие примеры приходилось приводить, хотя и смешные, но доступные, доходчивые. Приходили десятки изобретателей с «вечными» двигателями. И до сих пор продолжают приходить. И хотя Анатолий знает, что невозможно его изобрести, всё же старается убедить пришедшего в его неправоте. В каждом конкретном случае эта ошибка своя и необходимо её найти и аргументированно объяснить изобретателю.

Есть простые объяснения, есть сложные и очень сложные. А есть ещё и наисложнейшие. Есть вещи, которые противоречат Природе. Невозможно залить в бак машины десять литров бензина и проехать на нём тысячу километров, причём ехать всё время в гору.

Анатолий Юницкий приводит самое простое объяснение.

Создатель создал мир. Родился человек, и есть гены.

Происходит генетическое развитие. От человека и родится человек, но не обезьяна или слон. С двумя глазами, ушами, зубами. С научной точки зрения когда-то, давным-давно, на месте нынешней Вселенной была сингулярность – точка, Большой взрыв. В той точке до этого ничего не было, там был нуль. И вот именно там, в нуле, и было всё заложено.

Там и родились «гены» нашего Мира, нашей Вселенной. И по тем законам начал развиваться Мир. И те законы физики, о которых мы говорим, математика, химия и астрономия – заложены именно там.

«Как можно это опровергнуть? – обращается Анатолий к изобретателю. – Давай попросим у Создателя право сотворения мира, вернёмся туда, назад, и по другим законам создадим новый мир. Когда ты докажешь, что ты создал свой, новый физический мир, тогда ты и будешь прав. Там ты сможешь изобрести «вечный» двигатель, потому что там действуют свои, совсем другие законы.

Но тогда и тебя, и самой Земли, и, возможно, самой материи не будет, всё будет по-другому, потому что вы не впишетесь в те, другие законы. Но ты не можешь вернуться в то время, как и не сможешь быть Создателем…»

Так вот, если говорить о законе сохранения энергии, то его зачастую и пытаются нарушить сами изобретатели, а закон этот и есть познание. Опять же – это можно пояснить простым примером. Не может

быть коэффициент полезного действия выше ста процентов в нашем Мире. Если правильно понимать физику. Можно услышать об атомных электростанциях такое утверждение: «На атомных станциях килограмм урана даёт энергию целый год. А угля нужно употребить вон сколько!»

Но уран – это не уголь. Происходят совсем другие процессы, при которых получается огромное количество тепла, и это никак нельзя сравнивать с углём. Если ты килограммом угля вскипятил чайник, это одно, а когда килограммом угля вскипятил озеро – это совсем другое. Если оппонент говорит, что уран повышает КПД более ста процентов, ошибается. Дай Бог – тридцать процентов. Изобретатель часто не понимает и этого.

А ведь происходит всего лишь тепловой цикл. Теплоноситель греет воду, вода греет другой контур, и дальше пар крутит турбину. Это как работа двигателя внутреннего сгорания. А температура холодильника, температура нагревателя, промежуточные потери, другие минусы. И в итоге – КПД атомной электростанции около тридцати процентов.

Если Создатель создал Мир, то, конечно же, позаботился и о том, чтобы наш земной мир был устойчив. Он не мог создать то, что может погибнуть.

Аналогом закона сохранения энергии является такой пример. Возьмём воздушный шарик, надуем его. Оболочка у него целая. Он может быть шаром каких угодно больших размеров, хоть со Вселенную. А если мы возьмём иголку и сделаем в нём маленькую дырочку, то локально нарушим его целостность, локально нарушим закон его сохранения! Шар либо сразу лопнет, либо весь воздух выйдет через прокол, пусть и за миллиард лет, но выйдет. Почему это случится? Да потому, что в этом месте нарушена целостность шарика. Нарушился закон сохранения. Так и в нашем мире…

Если произойдёт нарушение закона сохранения энергии только в одном месте Вселенной, пусть даже самое малое нарушение – с маковое зёрнышко, пусть в одном из устройств того же гениального Тесла, произойдут необратимые процессы. Через эту «дырочку» и выйдет в другой мир вся энергия Вселенной, и она просто «сдуется».

И почему тот изобретатель думает, что он сможет сделать ту «дырочку» во Вселенной, сделать вечный двигатель, поправ все законы, созданные Творцом? И ссылка на наши мизерные знания о Вселенной и законах её развития – здесь не аргумент.

Да, мы очень мало знаем, но будущие знания не перечеркнут наши, «старые» знания, а лишь дополнят и усилят их. Задумывается изобретатель, вздыхает. Соглашается и не соглашается с руководите-

лем патентного отдела. Это он потом «созреет», если он аналитик и может критиковать самого себя, придёт со временем к мысли, что нельзя переделать законы Природы и Жизни, потому что они подчинены главному закону – закону сохранения энергии Создателя.

Юницкий к тому времени был уже не начинающий изобретатель, не дилетант в этом деле. Вспоминает с улыбкой, как начинал с «мыльного» предложения. Изобрёл мыло, которое не тонет. Хозяйки мечтают о таком. Оформить заявку помогали общественные патентоведы.

Но его «проект» не прошёл, не приняли. Вот тогда он и решил получить второе образование: по изобретательству и патентному праву.

В Москве тогда работал Институт повышения квалификации патентоведов и изобретателей. Стал студентом этого института. Учился без отрыва от производства. Около двадцати человек от Гомельской области вместе с ним проходили там учёбу. В основном это были сотрудники института полимеров и несколько человек из районов области.

За время, пока Юницкий задавал себе множество вопросов и отвечал на них, он как бы между прочим играючи, не придавая даже этому большого значения, сделал более пятидесяти изобретений по профилю института. И так же легко, «шутя», получил за них авторские свидетельства СССР.

Он хладнокровно отнёсся даже к тому, что его трижды признавали лучшим изобретателем института, утвердили руководителем патентной службы, пригласили работать в качестве консультанта в областной совет общества изобретателей и рационализаторов.

Как-то, идя по узкому коридору института, встретил директора института, академика Академии наук Беларуси Анатолия Свиридёнка. Тот, подойдя, обнял его за плечи, восхищённо сказал:

– Так у тебя же, друг мой, не голова, а компьютер, ЭВМ! Молодец! Давай поступай в аспирантуру! Предлагаю тебе свои услуги – с радостью возьмусь быть твоим руководителем.

Предложение академика Анатолию Юницкому понравилась. Он даже удивился, что директор института так запросто с ним разговаривает – как с равным. Без задней мысли, ободрённый предложением, он осторожно уточнил:

– А можно главной темой взять моё «космическое транспортное средство»?

Услышав об этом, Анатолий Иванович потёр подбородок, вздохнул:

– Знаешь, Анатолий Эдуардович… Если начистоту, то я бы сказал так: на твоём «колесе» покуда никуда невозможно отправиться, подчёркиваю – пока. Я серьёзно изучил твой проект и ни одного изъяна в нём не нашёл. Всё аргументировано, экономически обосновано. Молодчина. Но для диссертации такая тема – «беззащитная», не имеющая

никаких шансов. Чтобы поддержать тебя или отрицать твою идею, даже нет таких специалистов. Кто сможет тебя взять «под крыло»? И я не большой специалист в этой области. Так что ты одиночка, изгой… Подумай, Толя, хорошенько подумай…

На академика не обиделся, наоборот, был благодарен ему за откровенность и честность. Напрямую высказал свои мысли, не обещал золотые горы, а сразу открыл ему глаза на конкретные вещи.

Благодарен и за то, что тот, не пряча в душе никаких задних мыслей, сказал ему прямо и открыто, чтобы он не терял напрасно время и силы, предлагая в качестве темы диссертации свою идею. Время – не только деньги, его нужно использовать сполна, не распыляясь, сберегая силы для главного.

«А что, если и в самом деле прислушаться к словам Свиридёнка? – сверлила каждый день неотступная мысль. – «Законсервировать» своё изобретение, привести в норму свою жизнь, больше времени уделить семье, защититься по «проходной» теме, тем более что руководитель есть.

Да и больше десятка внедрённых изобретений по тематике института имеется. А потом, когда выбьюсь на твёрдую, без ухабов, дорогу, снова возьмусь за ОТС?..»

Но и сомнения не оставляли его ни на один день. И сколько же может длиться «консервация»? Пять, десять, пятьдесят лет? А к тому времени ему будет… Страшно подумать. Каждый день дорог, а не только год.

А может получиться и так, как путешествие в родную деревню Крюки Брагинского района, что у самой границы с Украиной.

Десять лет собирался посетить её, хотя снилась она почти каждую ночь, детство звало туда, голоса деревни, запахи, закаты и рассветы, друзья звали, чтобы отправиться в засыпанные песком и временем траншеи и землянки с немецкими складами, в которых до сих пор лежат снаряды и мины. Да откладывал на «потом», «как-нибудь позже…»

А потом Чернобыль громыхнул, накрыв Крюки, что находились в восьми километрах от АЭС, ядовитым пеплом.

На всём земном шаре не найдёшь более ядовитого места, чем его родная деревня.

Убедился в этом, когда потом позже отправился туда вместе со съёмочной группой телевидения и вместе с Виктором Козько, белорусским писателем, лауреатом Госпремии Беларуси, с которым познакомился и подружился.

Сюжет тогда получился страшный и ужасающий.

С того времени и сон пропал у Юницкого, словно вырвали у него сердце, оторвали от родной земли.

Там сейчас «зона», в которую не пускают.

Поздно, очень поздно решил отправиться на свою малую родину Анатолий. Нет у него сейчас родины. Отняли. Отняли те, кто бил себя в грудь и доказывал, что атом – мирный и безобидный.

Договорились даже до того, что станцию можно было бы построить на Красной площади в Москве, настолько она безопасна.

А ещё академики утверждали, что электрическая энергия от АЭС – самая экологически чистая энергия.

Оказывается, всё наоборот, – монстр, чудище, гибрид войны и смерти. И если над человечеством нависнут ядерные кулаки с ядерной начинкой, его «колесо» будет уже не нужно, не спасёт оно человечество.

Даже звёзды в небе покажутся чужими, потому что его детище названо «Звёздный мир». А есть же и «Звёздные войны».

Всё смешалось, всё слилось воедино, и мозги разрываются от мыслей и перенапряжения – а как быть дальше? Как жить? Бог пока не спешит спасать человечество и своё детище, ждёт разумных решений от самого человека.

Тогда кто спасёт нас, кто отведёт беду?

Анатолий сел прямо на землю возле остова печи своей хаты, не опасаясь, что сидит на «атомном реакторе». Хату ограбили и сожгли мародёры. И не только его хату, а и все дома деревни.

Понесли целые охапки радиации в свои селения, в свои дачи. Неужели не знают, что каждое бревно или кирпич «фонит», кричит об опасности.

Глуп человек, его всегда губила жадность и желание украсть чужое, не слышит требование Всевышнего: «Не укради!..»

Он, обняв печку, как живого человека, сидел и плакал, не стесняясь своих слёз. Слышал удары сердца своих Крюков, а своё сердце готово было выскочить из груди.

Шептал ей то ли слова молитвы, то ли исповедывался перед ней, каялся, просил простить, что не уберёг её от смерти. Сколько раз она спасала его, малого Толика, от болезней, согревала, нежила. Тогда ему, ранней весной, захотелось наловить корзиной вьюнов для ужина.

Прорубил широкую лунку, чтобы вошла корзина, наклонился… Лёд не выдержал, проломился. По пояс очутился в холодной воде. Домой прибежал окоченевший, весь дрожал.

В результате воспаление лёгких, высокая температура.

Мать, укутав в дерюжки, на печь, на черень его положила, да перед этим жарко печку натопила. Печь болезнь забрала, а он сразу же заснул крепким сном.

Много чего рассказал печи, говорил с ней, как с живым человеком. Слышал, что говорила в ответ. А она успокаивала его, просила не причинять боль своему сердцу, утверждала, что нет ничего в жизни постоянного, что и без радиации она состарилась бы, пришла в негодность. Соглашался и не соглашался с ней…

Душевная боль не проходила, казалось, она увеличивалась и усиливалась.

Не выдержав боли, упал на землю, лицом вниз. Только так, разбросав руки, мог обнять пол своей хижины, по которому ходил босиком, обнять не только землю своего селища, а и всю планету, стараясь оградить её от атомного убийцы…

«Боже, прости мои вольные и невольные грехи и провинности, виноват я, что не простился с живой деревней, а сейчас она мёртвая и ничего не может сказать в ответ. Мои милые Крюки, простите, что долго не приезжал! За всю жизнь не смогу замолить свою вину!..»

Вздрагивали плечи, его бил озноб, хотя на улице стояла почти сорокаградусная чернобыльская жара.

– Толя, поднимайся, – подошёл к нему и тронул осторожно за плечо Виктор Козько, – нельзя нам долго здесь задерживаться… Нельзя. Поехали. Вставай.

Когда сидел в «Рафике», откинувшись на заднее сидение, услышал чей-то, кажется, женский голос: «Если отложишь на «потом» свою струнную дорогу, никогда не претворишь её в жизнь! Это – твоё детище, это – твоя жизнь, это – твоё будущее…»

– Хорошо, – прошептал, не открывая глаза, Анатолий Юницкий. – Не буду откладывать…

Его шёпота никто не слышал.

Шурша шинами по асфальту, «Рафик» стремительно мчался в направлении Гомеля…

…После этого, через месяц, он полетел в Казахстан. К матери.

Когда пришла сестра Тамара, рассказал, что стало с их Крюками. Показал фотографии.

Сестра заплакала, увидев на фото разорённое гнездо, среди которого торчал комин их печи, которая когда-то и её согревала, кормила, нежила, для всей семьи была и лекарем, и оберегом…

Мать долго смотрела на фотографии, гладила руками, что-то шептала – словно молитву по умершему. Перекрестилась, глядя на иконы.

– Божья кара снизошла на всех, – вздохнула она, – хотя Бог никогда никого не карает. Значит, на нас просто прогневался Бог, а мы сами себя покарали.

Долго они говорили в ту ночь – вспоминали, вспоминали.

– Как живёшь, сын? Почему без Дениски приехал?

– Весь в делах, мама, ни минуты свободной, проблем много. А Дениска… Потом как-нибудь…

Сын рассказал о себе. Рассказал обо всех перипетиях, судах, о том, что встречает постоянно непонимание. Но не жалуется на свою судьбу.

Хотелось не только выговориться, поведать о себе, но и выслушать мать: как она относится к его жизни, к тому, чем он занимается.

Мать долго молчала, а потом спросила:

– Сын, а правильную ли ты дорогу выбрал в жизни? Ты запускал вместе с друзьями ракеты в детстве, мечтал о космосе. Но то было в детстве. А сейчас ты взрослый человек, имеешь жену, сына… Неужели ты, Толик, и остался в том детском возрасте?

Анатолий обнял мать за плечи, прислонил к себе:

– Да, мама, остался, и мне не хочется почему-то взрослеть и уходить оттуда. Там спокойнее, там хоть и трудно, но всё понятно, а сегодняшний мир пока не очень приветливо относится ко мне.

– Ну, тогда и я останусь молодой вместе с тобой, – пошутила Юлия Степановна, не перечила сыну, а серьёзно добавила: – Если избрал свою дорогу, иди по ней. И пусть тебе помогает Господь!

Верны ли доводы эксперта?

Рабочий день подходил к концу.

Анатолий зашёл к начальнику отдела строительства Олегу Кривко, попросил:

– Найди пару минут, загляни ко мне. Хочу посоветоваться.

Когда почти все работники строительного треста оставили рабочие места, к Юницкому зашёл Олег.

Анатолий разложил на столе листы ватмана с рисунками и чертежами. Рассказал другу о своём проекте. Ожидал найти в нём поддержку, услышать хотя бы подсказку, узнать его отношение ко всему этому.

– Понимаешь, Толя, кривить душой не буду, – не отрываясь от чертежей, начал излагать друг своё отношение к услышанному и увиденному, – идея мне понравилась, интересная, фантастически интересная. Но я не представляю, как такая махина может подняться в космос? Знаю, что у тебя есть контраргументы, ты обязательно вспомнишь скептиков, которые когда-то утверждали, что паровоз не сможет катиться по гладким рельсам и забуксует, а самолёт не поднимется в воздух по той причине, что он тяжелее воздуха.

Анатолий сразу понял, что Кривко не принимает его изобретательство. И – не понимает. Не имеет даже желания глубоко вникнуть в суть проблемы, приподняться немного над землёй, оторваться от неё хотя бы на миллиметр.

– Но я, Толя, не скептик, – продолжал Олег, – я – чистый практик, верящий только фактам и законам физики. И – строительства. Мы строим дома, разные объекты, зная, для кого строим и насколько прочны будут наши строения. Видим глазом, можем потрогать руками. Ты же строишь неизвестно что. У нас здесь, на земле, столько замыслов, предложений, изобретений, что на века хватит, а у тебя – заоблачные фантазии. Нам не хватает хороших дорог на земле, а ты предлагаешь воздушные дороги, воздушные замки. Сегодня в космос летают ракеты, делают уникальную работу. Ты предлагаешь другое – «Колесо Юницкого». И утверждаешь, доказываешь даже, что оно лучше. Докажи, друг мой, докажи лично мне, и я стану твоим единомышленником, а так…

Разговора не получилось. Олег даже не захотел выслушать аргументы, не подтолкнул к дискуссии, к спору, словно мечом взмахнул, отсекая «плевелы от семян», ставя точку в разговоре, – нет, такого быть не может потому, что такого быть не может никогда…

«Зря я затеял это – поделиться с ним своими мыслями, – подумал с сожалением, но не обиделся на друга, обвинив только самого себя, что сам, видимо, не готов к глубокому анализу и аргументации, – не подготовил его заранее, не заинтересовал. В любом деле нужна подготовка – как моральная, так и техническая…»

– Извини, Толя, за прямоту, я так думаю. Да и спешить мне на вокзал нужно – человек приезжает из Москвы.

А он рассчитывал, что Олег задержится у него надолго, что они будут пить крепкий чай и спорить. Ну, пусть не спорить, а искать вместе точки соприкосновения. И вдвоём будут мечтать о звёздах и космосе.

Они вместе отыскали бы истину. Докопались бы до причин неэффективного использования энергии в разных сферах жизни, в том же строительстве, к которому они имели непосредственное отношение.

Он бы Олегу рассказал много интересного и занимательного, чего не рассказывал никому и никогда.

Например, о той же энергетике, которую называют кровеносной системой социально-общественного организма. Чтобы она работала исправно, чтобы равномерно по сосудам двигалась «кровь», человечество должно для этого потратить столько своей собственной энергии, что невольно задумаешься: «А из всего добытого сколько потрачено энергии напрасно?»

– Ладно, Олег, – вздохнул Юницкий, – поезжай на вокзал, встречай своего гостя.

– Извини, извини, – заторопился друг.

...Сегодня идут споры о том, где не нужно, а где нужно и можно строить атомные станции, чтобы они не угрожали здоровью людей. А ведь в нашей общей комнате человечества только четыре угла. И ка-

кая разница, в каком углу поставить ту АЭС? Она же всё равно будет в нашей квартире! И мы будем с ней спать в обнимку!

Циолковский не отрицал, что есть много недостатков в ракете. Говорил и о том отрицательном влиянии на живые организмы. И делал при этом главную сноску – это лишь первые, пусть и неудачные, шаги в познавании космоса. Не в покорении его, а в разглядывании, в знакомстве, в изучении. И не более того.

Анатолий Юницкий, открыв неизведанные ранее возможности полёта в космос, не стоял настойчиво и слепо на своих позициях, не утверждал, что это аксиома, не требующая доказательств. Доказывать всегда нужно своё видение, но и прислушиваться необходимо к мнениям других. В конструктивном споре всегда рождается истина. Олег Кривко представлял тех людей, которые не верили в то, во что трудно поверить, а требовали доказательств. Как на суде, где невозможно доказать правоту или же виновность подсудимого. Анатолий был ни тот и ни другой. Он просто старался и мечтал прорвать оболочку неверия и невежества человечества.

Циолковский знал о недостатках ракеты, которую изобрёл. Но параллельно с этим он искал и другие средства выхода в космическое пространство. В своих пророческих видениях он представлял многоэтажные поезда, идущие, летящие по экватору. Здесь, конечно же, есть что-то общее с «колесом» Юницкого. Но, опять же, идея общая, но в деталях и подходах есть существенная разница.

Анатолий создал свою, отличительную формулу действия «космического колеса». Рентабельной промышленность на околоземной орбите станет лишь только в том случае, когда космический транспорт по стоимости перевозок приблизится к уровню наземных перевозок. А вот здесь уже Юницкий твёрдо стоит на своём утверждении: *его ОТС может обеспечить это уже сегодня, когда КПД линейного электродвигателя с электродинамическим подвесом составит более пятидесяти процентов.*

А это означает, что стоимость доставки одного килограмма груза на орбиту составит не более пяти долларов. А если же КПД будет 90% и более, что возможно и теоретически, и практически, то килограмм груза можно будет доставить на орбиту и за один доллар. А пассажира – за 100 долларов, в то время как полёт космонавта сегодня обходится человечеству почти в миллион раз дороже.

Значит, можно с полной уверенностью утверждать, что «колесо Юницкого», которое он называет ОТС, – самое прогрессивное, самое производительное в мире, которое не будет «выплёвывать» реактивные газы из своих сопел из-за отсутствия и тех и других.

А ракеты? На ваш вопрос можно ответить утвердительно – да, ракеты нельзя сбрасывать со счетов, они же нужны будут и тогда, когда

мы начнём отправляться в межпланетные путешествия. Без них там не обойтись. Они, как те лошадки, будут выполнять свою «черновую» работу…

…Долго тогда он сидел в своём кабинете. Уже сгустилась за окном темень, заглядывала в помещение любопытная луна.

Телефонный звонок вывел из задумчивости.

– Ты долго там будешь время коротать со своими любовницами?

Голос жены был злой и раздражительный.

– Не злись, я задержался с работой. Выхожу.

Но идти домой не спешил. Да и не хотел. Не первый раз слышал упрёки от жены, поэтому сейчас к её звонку отнёсся спокойно.

Достал из папки чистый бланк, подумав немного, написал:

«В Государственный комитет СССР по изобретательству и рационализации.

Заявка. Прошу зарегистрировать мой проект ОТС и рассмотреть вопрос о выдаче мне авторского свидетельства на моё изобретение. Прилагаются…»

Идя домой, зашёл на железнодорожный вокзал, где почтовое отделение работает круглосуточно, и отправил в Москву заказное письмо. Вздохнул облегчённо. Ему казалось, что его изобретение найдёт отклик у умных людей, его поймут, дадут высокую оценку, а это, в свою очередь, поднимет престиж страны в глазах всего человечества.

Он гордился своей страной, своей родиной. Своей малой родиной, имя которой – Беларусь…

Жена, когда переступил порог квартиры, встретила холодно, даже не взглянула в его сторону, не предложила ужин.

Он посмотрел на часы – стрелки показывали чуть больше одиннадцати вечера…

…Ответ на поданную заявку пришёл ровно через три месяца.

С волнением вскрыл конверт, пробежался взглядом по первым строчкам. Это был ответ из отдела предварительной экспертизы. Ответ отрицательный. Заявка не прошла самый первый барьер. Осечка.

Неизвестный эксперт утверждал: *предлагаемое вами сооружение не имеет прецедента, его просто не с чем сравнивать.* Ещё – заявка оформлена на уровне идеи, тогда как патентной защите подлежат только технические решения. А дальше уже эксперт с высоты своего непререкаемого положения позволил себе и сарказм: *«В конце концов, откуда вы собираетесь взять необходимые для строительства денежные средства, строительные материалы, металл, бетон, электроэнергию? Не из космоса ли, товарищ Юницкий?»*

В душе от прочитанных строк не ощутил ни горечи, ни обиды. Обида разве только на самого себя: значит, не смог грамотно представить свою идею. А идея, как известно, чего-то стоит, когда она может защищаться. Значит, она ещё слабая, и поэтому не могла защититься, не имеет ни мускулов, ни убедительности.

Когда пришёл поздно домой, жена спросила:

– Где был?

– На работе, где же ещё?

– Ты не скажешь, как её зовут – твою «работу»?

Но он, казалось, не слышал её. Он был далеко и от жены, и от своего дома, даже далеко от земли.

«Заменить название? Но что это даст, что изменит? Нет-нет, пусть так и останется – ОТС».

Но в другой заявке, которую он оформлял через год, Анатолий не просто изложил принципиальную схему, но и обосновал уже многие конструктивные особенности «колеса». Кроме этого, он принял к сведению «дополнительные вопросы» злого эксперта. А потом и эксперт показался ему не таким злым, как вначале. Понял: в таких делах нужно не только отстаивать свою сторону, а и временно стать тем экспертом, его словами убеждать изобретателя.

– Ты меня хотя бы слышишь? – что-то надоедливое звенело над ухом.

Эксперт, надо признать, правильно ставил вопросы. Где взять столько металла? Любой бы засомневался, потому что на всё сооружение нужно не менее сорока миллионов тонн. Хотя один только СССР выплавлял тогда стали каждый год сто пятьдесят миллионов тонн. А если подсчитать, сколько выплавляют её все страны, взятые вместе? Тут же подсчитал, что только «цепочка» из легковых автомобилей, а их на земле более пятисот миллионов, может «окрутить» планету по экватору пятьдесят и более раз. При этом автомобили разных марок строить куда более сложно, чем участки однотипной «трубы». В достаточном количестве на земле и остальных строительных материалов.

– Ну, я так больше не могу, и такое продолжаться больше не может! –послышался надрывный голос жены из другой комнаты.

Тяжелее, конечно, с энергией. Для одного рейса ОТС к нему пришлось бы подключить пару-тройку процентов электростанций всего мира – не так уж и много. Это если рассматривать с позиций сегодняшнего дня. Но прогноз предполагает, что к началу будущего столетия и тысячелетия необходимая для взлёта «колеса» энергия составит только один процент от той, что будет вырабатываться на планете Земля.

Юницкий записал свои выводы, задумался. Потом начал писать дальше. Взвесив всё, обращался к своему эксперту:

«Но все эти вопросы второстепенные. Главные другие. И один из них такой: а где взять огромные средства на такое сооружение? Ваш вопрос, товарищ эксперт, имеет право на возражение. А я вам отвечу так: самый простейший вариант ОТС – это когда в космос выводится один маховик с полезной нагрузкой – будет стоить около двухсот миллиардов долларов. Даже если эти затраты и быстро окупятся (а это в самом деле так), понятно, что одной стране – СССР или США – они не под силу. Не по карману. Хотя, нет… Только Соединённые Штаты планируют израсходовать на военные нужды в ближайшие пять лет два триллиона долларов».

Дальше бросился в рассуждения. Коснулся «Стратегической оборонной инициативы» – СОИ. Американцы подсчитали, что эта инициатива для них обойдётся в триллион долларов, плюс к этому нужно ежегодно добавлять более трёхсот миллиардов для её обслуживания на орбите. И все эти деньги, как ни странно, выбрасываются в космос, словно на ветер. Известно всем, что любая военная техника, какой бы она дорогостоящей и современной ни была, всё равно пойдёт на слом, не принеся никакой корысти. Не будем брать во внимание отцов военно-промышленного комплекса, ибо они всегда думали иначе, потому что запланированы и зазомбированы на уничтожение и смерть. Им чем дороже, тем лучше. Дело другое – найти альтернативу в этом вопросе. А она есть. Это – мирная космическая программа, которая намного дешевле СОИ. Но ОТС в своём даже самом дорогом грузопассажирском варианте «выльется» всего в один триллион.

«Дорогой эксперт! Я предлагаю ОТС вместо СОИ! Вы представляете, что это такое? Монополисты-подрядчики получат куда больше прибыли, потому что их средства будут вложены в своё, особенное промышленное предприятие с полезной отдачей. А перевести, переоборудовать военно-космическую промышленность и поставить её на мирные рельсы сложности особой не составит.

А для ОТС будут кстати те же радары, компьютеры, защитные покрытия. Да и миллионы тех учёных, инженеров, рабочих, занятых на военном производстве, не останутся без работы, а их семьи – без средств существования. Более того, уважаемый эксперт, только при закладке эстакады – такого гигантского «позвоночника» через всю планету – получат работу миллионы и миллионы безработных. А когда начнётся вахтовая работа в космосе, слово «безработный» вообще будет выброшено из лексикона.

ОТС – это единая земная артерия, общепланетный территориально-производственный комплекс, позволяющий и помогающий осваивать океан, сближающий на всех уровнях развития страны Северного и Южного полушария, Востока и Запада, предотвращающий глобаль-

ные экономические и экологические кризисы. И это, в конце концов, станет становым хребтом нашей планеты Земля.

Убедил ли я в чём-нибудь вас, строгий судья и эксперт? Ещё нет?

Идём дальше. Я не говорю о том, что сегодня созданы все необходимые технические возможности начать такое строительство на Земле.

Проблема только в том, как договориться всем странам одновременно. Снять барьеры и препятствия, социальные барьеры, разделяющие Восток и Запад.

Я предлагаю человечеству «купить билет» и укатить в третье тысячелетие на моём «космическом колесе», которое сыграет в истории не меньшую роль, чем первое колесо на заре цивилизации. Есть такой шанс – отправиться в будущее. Тогда и начнётся поистине человеческая космическая эволюция, с элементами наивысшей цивилизации. Потому что творческие ресурсы ума можно приравнять разве только к энергетическим ресурсам Солнца с его неутомимой энергетикой.

Но как Солнце, пробиваясь сквозь сложные барьеры земной атмосферы, теряет значительную часть своей энергии, так и люди – под давлением земных забот и проблем реализуют свой творческий и энергетический потенциал всего-то на три-четыре процента.

Пространство, которое необходимо покорить и завоевать человеку, находится у него… под шляпой.

Есть такое понятие – «бездна мощностей». Это всё та же дешёвая и экологически чистая энергия. Только она способна освободить людей от изнурительного труда. А это уже будет претворение мечты Циолковского – «осваивая космос, человечество совершенствует себя».

И если оно себя раскрепостит, человек станет разумным человеком, что тогда можно ожидать от него? Тогда и моё «колесо» для «мозгового треста», который объединит творческую энергию и мыслительный потенциал всех людей планеты, будет просто детской игрушкой».

Эта заявка выглядела уже весомо и внушительно – тянула на докторскую диссертацию. Аж шестьдесят машин описных страниц! Отдельно двадцать чертежей, а ещё формулы, таблицы, рисунки…

Не надеялся ни на успех, ни на поражение. Это было своего рода проверка. Проверка не только самого себя и позиций советского Комитета госкомизобретений, но ещё и определение ситуации, в которой оказался. Неясностей не выносил. Не мог их терпеть. Или вы докажите, что идея абсурдна, или, будьте так добры, определитесь с моим статусом.

Так он думал, отсылая толстый конверт со всеми своими выкладками…

– Так ты придёшь сегодня домой или останешься у неё ночевать? – голос у Галины раздражённый, почти крик, вот-вот случится истерика.

– Выхожу. Я уже одет.

«Товарищ эксперт! Я докажу, что вы не правы, мало того, вы ни черта не смыслите в этом проекте – «В космос – на колесе». Я в этом уверен!»

…Месяц ожидания, второй.

И придя однажды домой, заглянул в почтовый ящик. Там был конверт.

Обратный адрес значился не из Комитета по изобретениям, а из Научно-исследовательского института патентной экспертизы. Тут же, не отходя от ящиков, прочитал ответ.

А он, к сожалению, был опять неутешительный.

Осторожный был ответ, словно боялись обидеть автора ОТС. Общие слова, ничего не значащие. Впечатление было такое, что его многостраничный труд никто и не читал. Не приводилось ни одного аргумента ни в пользу проекта, ни против него. Обыкновенная отписка чиновника.

Переступив порог квартиры, объявил жене:

– Я уезжаю сегодня в Москву. Дай мне в дорогу рубашку.

Она удивилась:

– За синицей в небе едешь? Всё угомониться не можешь со своими прожектами. Боже, как мне всё это надоело! Я же тебе русским языком сказала – такое больше продолжаться не может. Или ты не слышал меня?

…С большим трудом добился встречи с тем человеком, который писал ему ответ. Им оказался средних лет патентный эксперт, гладко выбритый, надушенный импортными духами, в глазах безразличие.

– И как только вам такое могло прийти в голову? – глядя на него, спросил недоуменно эксперт. – Я прочитал все ваши страницы. И признал вашу идею, ну, как бы вам это помягче сказать…

– Абсурдной, – помог ему точнее высказать мысль.

– Да, приблизительно так. Ну, давайте допустим вместе с вами, что идея осуществима. Но проходить же она будет не по нашей территории. Тогда возникает вопрос: почему вы хотите получить авторское свидетельство у нас? Опять же, построить ваше «колесо» можно только лишь при одном главном условии – когда на всей земле будет построен коммунизм. Но тогда не нужна будет и защита авторских прав – не так ли?

Чиновник улыбался, глядя с иронией на недоумевающего гостя. Потом нахмурился, сжал губы, процедил сквозь зубы:

– Уважаемый товарищ Юницкий! Вы что, думаете, что у нас нет других дел, кроме как заниматься вашими утопическими проектами? Стыдились бы отнимать у занятых людей дорогое время!

И он тут же углубился в чтение каких-то бумаг, лежащих перед ним на столе. Своим видом показывал, что разговор окончен, что уже давно посетителю пришла пора оставить кабинет.

Анатолий вздохнул, глядя на эксперта, поднялся со стула. Ещё мгновение стоял, ожидая, когда тот оторвётся от бумаг и скажет что-нибудь, прояснит до конца ситуацию. Или хотя бы извинится за краткий разговор. Чиновник так и не поднял головы, не отрывался от чтения.

Понял одно: эксперт ни черта не понял, отмахнулся, даже не вникнув в суть проблемы. И если они так относятся к каждому смелому изобретению, то через эти толстые стенки и толстые лбы никогда не пробиться свежей мысли, проекту, изобретению. Значит, эксперт и его определил, что он похож на стакан воды, в котором от электрокипятильника кипит-булькает пустая затея, и что он похож на того ходока, который стучится в разные кабинеты высоких инстанций в надежде заполучить за свои предложения деньги. И уже строго оценивая самого себя и в какой он оказался глупой ситуации, подумал: «А что? Так это и в самом деле выглядит со стороны. Чиновнику же от этого ничего не перепадёт, поэтому не тужься, как при родах, ничего не родится в этих кабинетах. Да, наверное, даже и взятка не спасёт положение».

В тот же день взял билет в обратный путь.

Колёса вагона на стыках твердили: «Поду-май, поду-май, поду-май…»

Никто не хочет думать о том, что будет завтра. Чем ближе подходил Анатолий к будущему, тем выше возводились перед ним барьеры непонимания и непризнания. Да, неблагодарное это занятие – смотреть в будущее. Не от того ли всё это происходит, что мы в него и сами порой не верим?

«Поду-май, поду-май… Думай, думай…»

И пришла неожиданная мысль: «Сама идея может материализоваться только тогда, когда о ней узнает человечество!» Произнёс её вслух. Удивился её простоте. И начал спрашивать у самого себя: «А как могут узнать об этом люди?» И тут же отвечал: «Только когда прочитают, конечно, ознакомятся, когда вникнут спокойно и обстоятельно в суть проблемы».

И в голове от новой мысли что-то «заклинило», перевернуло с ног на голову предыдущие представления о сущности проблемы и даже его местонахождение в этом круговороте событий.

Домой не доехал. Сошёл на какой-то станции, взял билет на Москву.

Родилась новая идея, вернее, не идея даже, а попытка что-то исправить, догнать идущий впереди паровоз… Мозг начал лихорадочно работать, почувствовал, что переступил какую-то невидимую грань, черту, границу, что вырвался на простор, разорвав невидимые сети, которые сдерживали его в стремительном движении. Такого прежде не было.

Переступив порог, вышел из невидимой клетки, в которой его кто-то удерживал. Почувствовав свежий воздух, вздохнул полной грудью.

Необходимо вернуться назад, а это означало «вперёд».Отступление прекратилось. Довод недальневидного эксперта – ещё не причина опустить крылья, наоборот, есть повод оторваться от земли и взмыть в небеса.

Назад и только назад в Москву! А это означало уже не отступление, а нападение. Есть же ещё и другие двери, другие люди, которые должны и обязаны услышать его, не только услышать, но и понять, и не крутить пальцем у виска, даже и не ознакомившись с космическим проектом.

Путь «назад» привёл к порогу журналов «Изобретатель и рационализатор» и «Техника – молодёжи». Уже не робко, уже не отступая, а только наступая, имея в душе твёрдое убеждение своей правоты, ринулся вперёд.

Не сразу приняли гомельчанина и там. Долго пришлось убеждать редактора, приводить десятки доводов и аргументов в пользу своей идеи. И получалось опять, как в песне: «И не то чтобы да, и не то чтобы нет». Одно радовало: хоть пальцем у виска не крутили. И на том, как говорят, спасибо.

Возвращался в Гомель, готовился к следующим встречам. Ему казалось, что не совсем убедительно рассказывал о своём детище. Ещё и ещё раз приезжал в редакцию, снова доказывал, убеждал. На это – поездки и убеждения – ушло больше года. Устал. Ослаб физически и морально. Никто не понимал его, не шёл навстречу.

И пришло отчаяние. Горькое, полынное, тупое. Оставили мысли и надежды на понимание. Уже не плыл в лодке против течения, оставил вёсла. Даже в небо не смотрел, закрыл глаза и находился в дремотном состоянии. Мысли о космических просторах и проектах ушли куда-то, растворились. В голове пустота и безнадёжность.

Отчаявшись, не знал, как жить и действовать дальше, и следовало ли предпринимать что ещё дальше. Исчерпаны все возможности, все силы, положены на алтарь одержимости сокровенные идеи. Себя положил на тот алтарь, жизнь свою. И что? Все остались глухи и безразличны к его новшеству. Перестал верить в справедливость и человеческую отзывчивость, опустил руки.

Решил так: если и в журналах признают, аргументировано признают, что «колесо» не может полететь в космос и что этот проект абсурден, остаётся только одно: отказаться от этой идеи и забросить её как можно подальше.

Давно пора заняться земными и бытовыми делами и заботами, как того и желает жена. А все мелкие и большие изобретения пустить на поток – за их внедрение можно получить огромные деньги…

Приняв такое решение, почувствовал, как на душе стало легко и радостно. Будто сбросил со своих плеч огромный груз.

...Поздно вечером в дверь кто-то позвонил. Раз, второй...

На пороге стоял Олег Кривко, друг Анатолия, который отверг его проект.

Встревоженный, возбуждённый, вспотевший.

– Ты читал?

– Что – читал? – переспросил Юницкий. – Ты о чём?

– Так ты ничего, Толя, не знаешь?

Он достал из папки журналы. Один – «Изобретатель и рационализатор», № 4, а второй – «Техника – молодёжи» № 6, подал ему:

– Напечатали твои материалы! Теперь мне стыдно перед тобой, что не верил в тебя. Прости, если можешь. Я прочитал до последнего слова, скажу – ты гениальный изобретатель и инженер.

Держа в руках журналы, ничего не понимал. Перестал соображать, потому что, отчаявшись, не мог мыслить и думать. Смотрел на страницы и не верил своим глазам – это сон или всё наяву? Мозг никак не мог включиться в осмысливание увиденного и происходящего.

«Как такое может быть? – недоумевал удивлённо. – Мне же дали от ворот поворот, сказали, что не могут напечатать материал, а тут… Неужели сотрудники журналов поверили в меня?»

Рядом стояла жена. Не знала, радоваться успеху Анатолия и поздравить его или просто промолчать. Кривко долго не задержался, оставил их одних.

Сел за стол. Начал перелистывать страницы. В душе ощутил радость. Огромную радость. Она распирала грудь, сдавливала дыхание.

Значит, думал он, с этого момента можно считать, что заявил о себе, что нашёл читателей, единомышленников и теперь только остаётся ожидать ответной реакции.

Напечататься в журнале – это уже победа. Успех. Важная веха в жизни.

Шутя, сказал сам себе: «Но ещё неизвестно, как всё обернётся, как отнесутся к публикации мои противники. Слепой сказал – посмотрим».

Под «слепым» он имел в виду судьбу, которая не только распоряжается нами, а и требует от нас правильных и выверенных решений и поступков.

А что оставалось, как не шутить. С ней, с шуткой, жить веселее, за ней можно спрятаться, скрыть свои истинные чувства и намерения. А ему-то и скрывать было нечего – весь на виду, с открытым сердцем и душой. Жаль только, что те, кто должен был понять и увидеть его духовный мир, были слепы и глухи.

И Господь просил людей не унывать, не падать духом, а верить, что Он не оставит их. Уныние – большой грех и от него надо избавляться.

Эту истину, одну из заветов Христа, Анатолий и взял на вооружение, нет, не так – взял за основу своей жизни.

И уже с того дня на его лице светилась улыбка, глаза сияли, походка стала уверенной и твёрдой, а мир вокруг вспыхнул новыми красками.

Сам удивился этому, удивился и обрадовался своему перерождению.

Подняв к небесам руки, воскликнул:

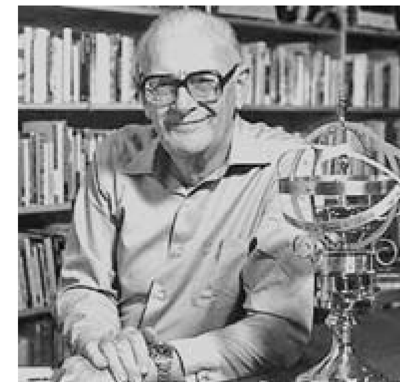
– Боже! Спасибо, что Ты вселил в меня понимание и радость жизни! Я буду жить в радости и относиться к ударам судьбы с улыбкой, спасибо, что посылаешь мне такие испытания!..

И, глядя куда-то в сторону, произнёс утвердительно:

– Нет, дорогой эксперт, ты не прав!.. Совсем не прав.

Артур Кларк – фантаст

Как ни странно, но их пути пересеклись. Одновременно в журнале «Техника – молодёжи» (1982 год, № 6, стр. 34–36) Артур Кларк напечатал свой фантастический роман «Фонтаны рая», а инженер из Гомеля Анатолий Юницкий выступил со своим предложением под заглавием «В космос… на колесе».



Артур Чарльз Кларк

Разные изобретатели всего мира предлагали свои идеи, как выйти в космос. Предлагался и космический лифт.

В Советской стране родилась идея, способная разрешить эту проблему. Предложил её ленинградский инженер Юрий Арцутанов. Своё видение он изложил в статье «В Космос – на электровозе» и напечатал в «Комсомольской правде» 31 июля 1960 года.

В чём заключалась его идея? Устройство Арцутанова представляло собой здание (якорь) на поверхности Земли и спутник, который висел на геостационарной орбите. Он, спутник, неподвижен относительно определённой экваториальной точки Земли, потому что вращается вместе с планетой в суточном цикле с той же угловой скоростью.

Спутник и здание должны быть связаны между собой сверхпрочными канатами, по которым и должны бегать автономные кабины лифта.

Писатель-фантаст прочитал внимательно о «космических лифтах» и пришёл в неописуемый восторг. Идея «лифта» подтолкнула его к написанию романа «Фонтаны рая». В основу взято некое строительное предприятие на земле, которое занимается такими лифтами по всему экватору планеты.

Прочитал тот роман и Анатолий Юницкий. Восторга у него не возникло, потому что у самого из головы не выходила мысль о своём видении выхода в космос, но и не отверг предложение учёного. Принял, как говорят, к сведению.

И вот тогда он отнёс в редакцию журнала свой материал «В космос… на колесе»:

«…Космическое будущее человечества за последние полвека превратилось из гениальной гипотезы К. Э. Циолковского в прогнозируемую очевидность, в область реального приложения сегодняшних знаний. Ещё спорят о том, что заставит человека покинуть родную планету, но мало кто уже сомневается, что он непременно поселится в космосе. Артур Кларк, например, вслед за Н. Ф. Фёдоровым, К. Э. Циолковским, М. К. Тихонравовым, Ф. Дайсоном, Д. О'Нейлом считает, что расселение человека в космосе – неизбежный процесс. «Может оказаться, что прекрасная наша Земля – всего лишь место краткой передышки на пути между Мировым океаном, где мы родились, и звёздным океаном, куда мы ныне устремили свои дерзания», – запишет в свою тетрадь Юницкий.

…Сейчас преимущества космической технологии для ряда производств не вызывают у специалистов сомнений. Более того, стало понятным, что в силу ограниченности сырьевых, энергетических и других ресурсов планеты, а также в силу пространственной ограниченности земной среды обитания человека массовое освоение космического пространства неизбежно уже в ближайшем будущем. Так, например, опасность перегрева атмосферы уже достаточно скоро заставит вынести с Земли в космическое пространство наиболее энергоёмкие производства.

В последние годы всё чаще появляются различные проекты «великого переселения народов» с Земли, строительства астрогородов, космических производственных баз и мощных энергетических установок. И самое слабое место любого из этих проектов – транспорт. Чтобы выяснить возникающие трудности, рассмотрим конкретный пример из недалёкого будущего.

По оценкам экспертов Международного демографического общества численность населения планеты составит к 2050 году 11,5 миллиардов человек. В настоящее время в развитых странах годовой объём промышленной продукции в расчёте на одного жителя составляет 30 тонн. Если средний мировой уровень производства достигнет к середине будущего века хотя бы уровня современных развитых стран, то на Земле ежегодно будет производиться свыше 300 миллиардов тонн промышленной продукции.

Для того, чтобы всерьёз говорить о значительном вкладе космической технологии в земную, то её, космическая, доля в производстве продукции должна быть равна хотя бы одному проценту. В абсолютном выражении это составит 3 миллиарда тонн готовой продукции. Если перевести продукцию на сырьё, то транспортные перевозки на трассе «Земля – Космос – Земля» должны составить величину порядка 10 миллиардов тонн грузов в год.



«Техника – молодёжи» 1982 год, № 6

Ни одна из известных транспортных схем не сможет обеспечить такой фантастический (по нынешним представлениям) объём перевозок. Но с этой задачей, даже шутя, справится предлагаемое Общепланетное транспортное средство, представляющее собой своеобразное колесо или, вернее, только обод, надетый на Землю по её экватору.

Представим себе такую картину. Вдоль экватора идёт специальная эстакада, высота которой в зависимости от рельефа в пределах от нескольких десятков до нескольких сотен метров. На океанских просторах, а они составляют 75 процентов от длины, эстакада размещена на плавучих опорах, заякоренных на дне. Общепланетное транспортное средство (ОТС) размещено поверх эстакады и имеет в поперечном сечении диаметр порядка 10 метров.

Общая масса ОТС – 1,6 миллиарда тонн (40 тонн на погонный метр), грузоподъёмность – 200 миллионов тонн (5 тонн на погонный метр), пассажировместимость – 200 миллионов человек. Расчётное число выходов ОТС в космос за пятидесятилетний срок службы – 10 тысяч.

Прежде чем перейти к более подробному описанию конструкции и работы Общепланетного транспортного средства, сравним при-

ведённые цифры с возможностями других транспортных устройств, предназначенных для выведения грузов на околоземную орбиту.

Чтобы выполнить аналогичную транспортную работу с помощью, например, космических кораблей многократного использования, подобных «Шаттлу», их общий стартовый вес должен быть равен 100 триллионов тонн. При работе этих кораблей в атмосферу должно быть выброшено 60 триллионов тонн продуктов сгорания твёрдого топлива, содержащих свыше 6 триллионов тонн газообразного хлористого водорода. Очевидно, что даже в тысячи и в миллионы раз меньший выброс был бы гибельным для всего живого на планете. Поэтому ракетная транспортная схема неприемлема.

По оценкам специалистов, масса широко обсуждаемого в печати космического лифта Ю. Арцутанова («Техника – молодёжи» № 4 за 1977 год и № 4 за 1979 год) будет не менее нескольких миллиардов тонн, а пропускная способность – на уровне слабозагруженной современной железной дороги, то есть порядка 10 тысяч тонн грузов в сутки. Поэтому для обеспечения такой же пропускной способности, как у ОТС, понадобится 2 тысячи лифтов общей длиной 100 миллионов километров и общей массой в триллионы тонн. Лифты должны быть изготовлены из уникальных по своим прочностным характеристикам материалов, которые ещё не получены даже в лабораторных условиях. Значит, и эта транспортная схема неконкурентоспособна.

После подачи электрической энергии на обмотку линейного электродвигателя возникает бегущее магнитное поле. В верхней бесконечной ленте, имеющей магнитную подвеску и являющейся ротором двигателя, наводится ток. Ток будет взаимодействовать с породившим его магнитным полем, и лента, не испытывающая никакого сопротивления (она размещена в вакууме в канале, расположенном по оси корпуса ОТС), придёт в движение. Точнее, во вращение вокруг Земли. При достижении первой космической скорости лента станет невесомой. При дальнейшем разгоне её центробежная сила через магнитную подвеску станет оказывать на корпус ОТС всё возрастающую вертикальную подъёмную силу, пока не уравновесит каждый его погонный метр (транспортное средство как бы станет невесомым – чем не антигравитационный корабль?).

На эстакаде находится транспортное средство с предварительно раскрученной скоростью 16 км в секунду верхней лентой. А она имеет массу в 9 тонн на погонный метр. И точно такой же ещё, но лежащей неподвижно – нижней лентой. В это же время происходит размещение груза и пассажиров. Это делается в основном внутри, а частично и снаружи корпуса ОТС, но так, чтобы нагрузка в целом была равномерно распределена по его длине. После освобождения от захватов, удерживающих ОТС на эстакаде, его диаметр под действием подъёмной силы начнёт медленно расти, а каждый его погонный метр – подниматься над Землёй. Поскольку форма окружности отвечает минимуму энергии, то транспортное средство, до этого копировавшее профиль эстакады, примет после подъёма форму идеального кольца.

Хотя после подъёма с эстакады ОТС будет отдано в руки воздушных стихий – штормов, смерчей, гроз, они не окажут на его работу никакого влияния. Расчёты показывают, что ни на что не опирающееся транспортное средство обладает уникальной изгибной жёсткостью и устойчивостью, недоступной статическим конструкциям и обусловленной движением бесконечной ленты.

Например, дополнительная нагрузка в 100 тысяч тонн (двадцать тяжеловесных железнодорожных составов), приложенная к участку ОТС длиной в 1 км, изогнёт его относительно идеальной окружности всего на 20 сантиметров.

Анализ показывает, что поднявшееся транспортное средство будет находиться в равновесии только в том случае, если его общая кинетическая энергия будет равна энергии тела такой же массы, движущегося с первой космической скоростью. Если общая энергия будет большей, диаметр кольца начнёт увеличиваться, меньшей – уменьшаться. Тогда для подъёма ОТС необходимо иметь либо первоначальный избыток кинетической энергии (ленту разгоняют на Земле до более высокой скорости), либо в процессе подъёма нужно уменьшать массу транспортного средства путём сброса балласта. Предпочтительнее всего их сочетание. В качестве балласта наиболее целесообразно использовать экологически чистые вещества: воду или предварительно сжатый или сжиженный газ, например, воздух. Общий расход балласта при подъёме на высоту в 300 километров – порядка 10 – 100 кг на погонный метр кольца.

Растяжение корпуса ОТС по мере увеличения его диаметра будет сравнительно невелико: длина кольца будет увеличиваться на 1,57 % для каждых 100 километров подъёма над Землёй. Удлинение корпуса компенсируют путём перемещения друг относительно друга его блоков, концы которых телескопически входят друг в друга и связаны между собой, например, гидроцилиндрами. Бесконечные ленты линейных электродвигателей будут удлиняться за счёт их упругого растяжения. Для создания требуемых растягивающих нагрузок понадобятся незначительные радиальные усилия. Например, для получения продольного усилия в 6 400 тонн понадобится превышение центробежных сил над весом ОТС, равное всего 1 килограмм на погонный метр.

Скорость подъёма ОТС на любом из участков пути может быть задана в широких пределах: от скорости пешехода до скорости самолёта. Атмосферный участок транспортное средство проходит на минимальных скоростях.

После выхода из плотных слоёв атмосферы включают обратимый привод верхней бесконечной ленты на генераторный режим. Лента начнёт тормозиться, а двигатель – вырабатывать электрический ток. Эту энергию переключают на двигатель второй ленты, включённый на прямой режим. Нижняя лента, имеющая ту же массу, что и верхняя, до этого неподвижная относительно корпуса, начинает вращаться в обратную сторону. Так обеспечивается в процессе вывода неизменность кинетической энергии вращающихся вокруг планеты элементов ОТС. В противном случае кольцо может сесть обратно на Землю.

Корпус транспортного средства и всё, что к нему прикреплено – груз, линейные электродвигатели и т. п., – подчиняясь закону сохранения момента количества движения системы, придёт во вращение. Он начнёт крутиться в ту же сторону, что и верхняя бесконечная лента, пока не достигнет окружной скорости, равной первой космической. Радиальная скорость упадёт до нуля. После этого на высоте 400 – 600 километров выгружают груз и пассажиров, сразу оказавшихся у места назначения – первого промышленного и энергетического ожерелья Земли, находящегося на этой же высоте.

Таким путём ОТС будет выведено в ближний космос за 1 – 2 часа, если перегрузки в нём будут приняты на уровне современных аэробусов в момент их взлёта (ускорение порядка 1 – 2 м/с^2).

Посадка ОТС на Землю осуществляется в обратном порядке.

В процессе транспортного цикла не понадобится подвод энергии извне. ОТС обойдётся первоначальным запасом кинетической энергии, которая с верхней бесконечной ленты в процессе взлёта будет перераспределена на корпус, а при посадке опять отдана ленте. К ней, кстати, присоединится и энергия космического груза, доставляемого на Землю. Например, доставка тонны груза с Луны даст такое же количество энергии, что и тонна нефти (лунный груз по отношению к Земле обладает кинетической и потенциальной энергией, которая утилизируется ОТС и преобразуется в электрическую форму).

По пути в космос и обратно или в промежутках между рейсами ОТС будет получать такое количество дешёвой энергии, которое обеспечит как собственные потребности в ней, так и потребности человечества в целом.

Кроме описанного источника энергии – энергии космического груза, есть, по меньшей мере, ещё три источника: солнечная энергия, ионосфера планеты и энергия вращения Земли вокруг своей оси.

Первый источник особых пояснений не требует. На ОТС могут быть размещены как солнечные специальные панели, так и сам его корпус может быть выполнен в виде солнечной батареи. ОТС сможет перевозить энергию, получаемую солнечными орбитальными электростанциями, на Землю экологически чистым путём: под воздействием солнечного излучения вода, специально доставленная на орбиту, будет разложена на водород и кислород.

В задачу ОТС будет лишь входить доставка в космос воды и обратная доставка водорода и кислорода, которые при сжигании на Земле дадут ту же воду.

Во втором источнике, возобновляемом Солнцем, энергия будет браться из токов ионосферы, ведь разность потенциалов между ней и Землёй равна 400 тысяч вольт.

Не составит особого труда заставить поработать на человечество и энергию вращения планеты вокруг своей оси. Причём экологически безбоязненно, так как в течение миллионов лет этим же занята без особых последствий и Луна. Правда, торможение Земли Луной сопровождается приливами и отливами, чего не будет в случае торможения планеты с помощью ОТС. Расчёты показывают, что если отбирать в течение века среднюю мощность в 100 миллиардов киловатт, то окружная скорость экваториальных точек Земли уменьшится всего на ... 0,3 миллиметра в секунду. Правда, законы механики накладывают свои ограничения – эта энергия может быть взята только при одностороннем грузопотоке, то есть тогда, когда между планетой и окружающим пространством будет происходить односторонний обмен массой.

Получаемую энергию ОТС будет либо аккумулировать в своих бесконечных лентах, либо передавать её на Землю.

Не зная грядущих достижений науки и техники, тем не менее, опираясь на фундаментальные законы физики, справедливые и для будущего, можно утверждать, что уровень эффективности ОТС для других схем вообще недосягаем.

Во-первых, ОТС (с разогнанной лентой) – единственно возможное транспортное средство, которое, подобно барону Мюнхгаузену, вытащившему себя за волосы из болота, способно без взаимодействия с окружающим миром только за счёт внутренних сил вывести себя в космос.

Любой другой транспорт, будь то автомобиль, самолёт, ракета или антигравитационный корабль, становится транспортом лишь в результате взаимодействия с окружающей средой: поверхностью планеты, воздухом путём выброса продуктов горения или взаимодействия с гравитационным полем. Ничего этого ОТС не требуется, так

как в процессе работы положение его центра масс в пространстве, совпадающее с центром масс Земли, не изменяется. Поэтому ОТС – экологически самое чистое из всех возможных транспортных средств.

Во-вторых, при установившемся грузопотоке, а это рано или поздно наступит, когда начнётся эксплуатация недр Луны и астероидов, объёмы перевозок в направлениях «Космос – Земля» и обратно сравняются. Поскольку электромагнитный двигатель ОТС теоретически может иметь КПД, равный 100%, то однажды разогнанное транспортное средство может «вечно» функционировать без затрат энергии. Практически же понадобится незначительный подвод энергии, необходимой для компенсации потерь в электрическом двигателе.

В-третьих, благодаря тому, что каждый погонный метр ОТС является самонесущим, его конструкция испытывает только незначительные местные нагрузки, обусловленные усилиями подвески корпуса. Более или менее значительные усилия появляются лишь при нештатных режимах работы транспортного средства: при смещении кольца относительно Земли (при несовпадении центра кольца с центром масс планеты в плоскости кольца), при неравномерной его загрузке или неравномерной работе привода бесконечных лент. Однако и в этих случаях напряжения в конструкции будут незначительными, на уровне нагруженности самолётных конструкций. К тому же система управления ОТС должна быстро парировать отклонения и восстанавливать штатный режим.

Таким образом, вся конструкция колеса может быть построена из рядовых конструкционных материалов, что также является его преимуществом.

Что же касается бесконечных лент, то они могут быть набраны по длине из чередующихся металлических и полимерных пластин, например, медных и полиуретановых. Это обеспечит требуемые продольную деформативность и поперечную электропроводность. Магнитная подвеска может быть обеспечена как постоянными магнитами (в настоящее время есть магниты, один килограмм которых в состоянии удержать груз в пять тонн), так и электромагнитами. Расчётные скорости движения лент также могут быть получены с помощью решений, известных сегодня. Например, в США разработан проект метро «Планетран», в котором вагоны, имеющие линейные электродвигатели и магнитную подвеску, будут мчаться по вакуумированному тоннелю со скоростью 6,25 километров в секунду. Фантастика? Нет, реальность, подтверждённая законами физики и транспортных средств.

Согласно прогнозам национальной комиссии США по вопросам политики в области материалов мировое производство стали достигнет в середине будущего века 3,5 миллиарда тонн в год. Примерно половина конструктивных элементов ОТС может быть изготовлена из стали (800 миллионов тонн), поэтому, тратя на ОТС лишь 5% выплавляемой стали, человечество сможет его построить за 5 лет.

При трёхпроцентном годовом росте наземных транспортных затрат человечество будет расходовать к 2050 году на транспорт 4 триллиона долларов в год. Если половина этих средств будет тратиться на строительство ОТС, то оно может быть сооружено в течение 5 лет при общей стоимости порядка десяти триллионов долларов.

Как видим, в середине века потребности человечества в космическом транспорте совпадут с его материальными и экономическими возможностями. Несмотря на кажущиеся огромные затраты на ОТС, они очень быстро окупятся. При этом себестоимость космических перевозок будет на уровне наземных: 10 копеек за килограмм груза. Низкая себестоимость перевозок позволит наконец-то вывезти с Земли весь мусор, по меньшей мере, его наиболее опасную часть – радиоактивные отходы.

А как оценить экономически, например, то, что ОТС может быть использовано в общепланетной энергосистеме в качестве аккумулирующей электростанции с пиковой мощностью 1013 киловатт? Что корпус ОТС – готовый радиотелескоп высокой разрешающей способности, которая так необходима для расширения наших знаний о Вселенной и для поиска космических братьев по разуму? Что вакуумированные кожухи бесконечных лент с их магнитной подвеской и линейными электродвигателями – готовые ускорители заряженных частиц максимально возможных в условиях Земли размеров? И на этом многофункциональность ОТС не исчерпывается.

С уверенностью можно сказать, что это «невесомое» космическое колесо в единственном экземпляре сумеет послужить людям с такой же великой пользой, как служат ему миллионы его земных предшественников…»

…Прочитал Анатолий «Фонтаны рая». Не давал ни литературную, ни технологическую оценку. Каждый имеет право на видение будущего – как Юрий Арцутанов, так и Артур Кларк.

И неожиданно для себя решил написать знаменитому фантасту письмо. Тем более, что им предоставили страницы в одном и том же номере журнала. Пусть не натолкнёт и не вдохновит «колесо» на написание очередного романа, но пусть хотя бы знает, что есть и другие идеи, предложения по освоению космоса. А как написать, когда он не знает английского языка? Ещё в школе были проблемы с изучением немецкого, легче формулы запоминались и открывались, но заучивание правил и слов…

Обратился к своим помощникам в научном творчестве.

– Да нет проблем, – ответили, – ты только изложи текст, а мы из него сделаем то что надо.

Изложил на двух страницах. Рассказал о себе, о том, что у него много идей и предложений, но они не из области фантастики, а реальны, способные легко и просто поднять человека в космическое пространство… Много писать не хотел, опасался утомить писателя, отнять у него драгоценное время. Письмо напечатали на машинке, чтобы Артуру Кларку было легче читать.

И к большому удивлению и радости, спустя несколько месяцев в Гомель пришло письмо из Коломбо, где жил в то время фантаст, и было оно адресовано Анатолию Юницкому.

Естественно, письмо прошло «фильтрацию», было для органов опасение, что в этом письме могло скрываться что-то подозрительное, наносящее вред Стране Советов…

Подержал в руках, а потом попросил друзей:

– Прочитайте, интересно, что мне ответил Кларк.

Николай Мышкин (доктор технических наук, в настоящее время – директор Института механики металлополимерных систем Академии наук Беларуси) сразу же начал переводить:

– Уважаемый господин Юницкий! С большой радостью и удовлетворением прочитал Ваше письмо. Оно меня тронуло и взволновало. Радостно, что на нашей планете есть люди, которым не даёт покоя технократическое развитие человечества на земле. Они испытывают беспокойство и тревогу за будущее планеты, и не важно, тот человек живёт в Советском Союзе или Японии, Америке или Франции. Я пока очень занят, работаю над новой книгой, поэтому моё письмо будет кратким.

В ближайшее время, как закончу работу, я напишу Вам обстоятельное письмо.

Я в свой компьютер заложил Ваши координаты, Вашу идею. Они мне представляются интересными и перспективными.

Действуйте!

Победы добиваются настойчивые и целеустремлённые. Верю, что к таковым Вы и относитесь. Обнимаю Вас.

С уважением, Артур Кларк

P.S.

Дорогой Анатолий! А на остальные Ваши вопросы ответом пусть послужит моё интервью, которое я дал журналистам и которое прилагаю к письму. Думаю, Вы узнаете немного больше обо мне. Пишите мне о себе, о Ваших новых идеях, буду рад ответить...

« …– Господин Кларк, какие у Вас увлечения, кроме научной фантастики?

– У меня несколько хобби, но все они стали либо профессией, либо бизнесом, так что вернее сказать, что у меня вообще нет хобби. Например, мальчиком я интересовался звёздами, строил маленькие телескопы, потом телескопы побольше, даже с двадцатисантиметровым рефлектором. Моё увлечение астрономией стало, в конце концов, почти профессией: в основе моих книг лежит именно эта наука. Затем я заинтересовался глубинным нырянием, подводными исследованиями, и это привело меня на остров. Теперь у меня подводный бизнес для туристов. Фотография также была моим хобби, но множество своих снимков я использовал в книгах. Пожалуй, единственное настоящее хобби – это настольный теннис. На пинг-понге я пока не зарабатываю.

– Что Вы можете рассказать о подводном мире?

– Я начал интересоваться подводными исследованиями в силу своего интереса к астрономии. Это звучит довольно странно, но ещё 25 лет назад я понял, что под водой можно воссоздать ощущение невесомости, характерное для пребывания в космосе. Поэтому занимался нырянием, чтобы почувствовать, что значит не иметь веса. И это привело меня к исследованиям Большого Австралийского Рифа и Индийского океана здесь, на острове. Море – это чужой мир, полный странных неведомых существ и очень интересный для исследователя.

– Страна, в которой Вы сейчас живёте, имеет очень богатое прошлое, богатую историю, культуру. Вы наверняка много ездили по стране, изучали её. Используете ли Вы эти впечатления, знания в своих произведениях?

– Я живу в Шри-Ланке уже более 20-ти лет. И сейчас только здесь. Вот уже почти два года, как я не покидал острова. Мне никуда не хочется уезжать, здесь я вполне счастлив и чувствую себя дома. Я путешествовал по миру. У этой страны удивительная, чарующая история, насчитывающая 2500 лет. Я много писал о ней в своих книгах, и в последней – «Фонтаны рая». Действие происходит только в Шри-Ланке. Основное действие разворачивается на Пике Адама, священной горе, на самой вершине которой есть храм. В гору вьётся огромная лестница протяжённостью 5 километров. В своей книге я использовал много исторических моментов в качестве основы романа, хотя многое и изменял.

– Любите ли Вы путешествовать?

– Я много путешествовал, читал лекции в США, был на многих международных конференциях. Раньше это нравилось, но сейчас мне уже не хочется передвигаться, возможно, потому, что старею. Не хочется уезжать из Шри-Ланки, но я допускаю, что если опять начну путешествовать, то буду снова получать огромное удовольствие. Начать – вот основная проблема.

– Собираетесь ли Вы посетить Советский Союз?

– Конечно, я хотел бы побывать в Советском Союзе. У меня там много друзей. Хотел бы встретиться с Юрием Арцутановым, у которого я взял идею для последней книги. Впрочем, ко мне приезжает так много людей, что, сидя здесь, я вижусь со всеми.

– Где Вы хотели бы побывать в Советском Союзе?

– В первую очередь, в Звёздном городке. Хотелось бы встретиться с астрономами, с космонавтами, со многими из которых я познакомился на международных конференциях. Приятно было бы посетить ваши крупные обсерватории, а также побывать на месте падения Великого Сибирского (Тунгусского) метеорита. Впрочем, я не так уж много знаю о Советском Союзе.

– Что Вы думаете о Тунгусском метеорите?

– Я читал довольно много об этом явлении. Уверен, что это была комета или очень большой метеорит. Но есть нечто таинственное и непонятное: огромное тепловое излучение, которое по мощности можно сравнить только со взрывом атомной бомбы. Тем не менее, я весьма сомневаюсь в том, что это был космический корабль, который взорвался.

– Кстати, каково Ваше мнение о НЛО и инопланетянах, которые якобы нас посещают?

– Я очень скептически отношусь к рассказам о НЛО. В небе происходят, разумеется, странные явления, ещё не изученные людьми, – астрономические, метеорологические. Я не верю, что у нас были посетители из космоса, по крайней мере, за последнее время. Вполне возможно, что сотни тысяч лет назад на Землю прилетали пришельцы из космоса. Они могут прилететь завтра, могут приземлиться в моём саду. Что я буду делать? Естественно, я буду очень осторожен, так как в одном я абсолютно уверен: любые пришельцы из космоса даже отдалённо не будут напоминать землян. Люди, я полагаю, живут только на нашей планете. На других планетах разумные существа совершенно другие. И нам будет очень трудно с ними общаться. Мы не можем даже установить достаточно хороший контакт с дельфинами и обезьянами, которые во многом ближе нам, чем любые пришельцы из космоса. Поэтому, прежде чем приблизиться к пришельцам, я, скорее всего, сначала посмотрел бы на них в телескоп, издали.

– Наконец, что Вы хотели бы сказать советским читателям?

– Был бы рад узнать, что им нравятся мои книги. Хочу пожелать советским людям всего самого лучшего. Надеюсь когда-нибудь побывать в вашей стране…»

Когда Анатолий Юницкий был в редакции журнала «Техника – молодёжи», ему показали письмо от писателя-фантаста. В конверт была вложена желтоватая нить из тончайших скрученных волокон.

В письме Артур Кларк писал: «Эта нить – самая прочная в мире. Она не разорвётся под собственной тяжестью, если её спустить с высоты 200 километров. Как видите, на пути к космическому лифту есть первые успехи».

Писатель сообщал ещё: «В последние годы интерес к космическому лифту чрезвычайно возрос. На конгрессе Международной астронавтической федерации (Мюнхен, сентябрь 1979 года) я выступил с сообщением «Космический лифт: мысленный эксперимент или ключ к Вселенной?», а затем имел удовольствие повторить его в Королевском научном обществе с той самой кафедры, с которой выступали Дэви, Фарадей и другие выдающиеся ученые. А всего через несколько месяцев после опубликования «Фонтанов рая» появился ещё один роман о космическом лифте – «Паутинка между мирами», принадлежащий перу выдающегося инженера Чарльза Шеффильда, президента Американской астронавтической ассоциации».

Прочитав письмо, Анатолий подумал про себя: «Поиски, поиски… Каждый изобретатель идёт своей дорогой, и одному Богу известно, что приемлемо для человечества, какое новшество предпочтительнее. Всё в Его руках и власти…»

Герой романа-фантасмагории «Договор на искушение» …

Паралельно с написанием книг о Юницком у меня рождались сценарии фантастических фильмов и романы, посвящённые его детищу и его жизни. Меня затягивали всё больше и больше, и я уже не мог оставить эту тему, всё глубже и глубже вникал в неё.

Мой герой Антон Климович, он же может быть и Юницким, попадает каким-то чудом в состав американского экипажа, который летит на Луну. Все в скафандрах, а «заяц» безо всякой амуниции. Астронавты удивлены его появлению, но принимают в свою команду…

Предлагаю отрывок из романа.

…«Аполлон» двигался в направлении Луны.

После краткого заседания астронавты пришли к общему решению: не отклоняться от намеченного курса, а поставленную перед ними программу-задачу выполнить чего бы это ни стоило.

Нет-нет, да и посмотрит Нейл за окно, перебросится взглядом с друзьями, демонстрирует спокойствие и уверенность. На меня смотрел не один раз, чтобы убедиться, как веду себя в этой ситуации. Но, не увидев на моём лице ни тревоги, ни страха, улыбается…

Луна приближалась к нам такой, какой видел её из своей каюты «Олкепа» – кажется, руку вытяни и дотронешься до её поверхности. «Аполлон-11» стартовал и взял курс на Луну 16 июля в 13.32 по Гринвичу, а вышел на лунную орбиту через семьдесят шесть часов. Командный и лунный модули планировалось разделить примерно спустя сто часов после старта. Облетев вокруг «Космического корабля» – Луны, Нейл Амстронг принимает запланированное решение:

– Спускаемся!

Но перед совершением посадки решил всё же связаться с Центром управления полётом.

– Мы приняли решение на Земле, что вы должны совершить посадку на поверхности Луны в автоматическом режиме – так надёжнее, и приборы безукоризненно будут выполнять наши желания.

Нейл потёр виски, посмотрел на своих друзей, будто бы советовался с ними, но промолвил неожиданное и для самого экипажа:

– Нет, я не могу это сделать. Автоматика автоматикой, но полностью я ей не доверяю, а только наполовину. Поэтому и садиться в лунном модуле будем в полуавтоматическом режиме. Мотивация? Автоматика – не человек, поэтому она не знает, какую лучше выбрать площадку.

– Мы подумаем, потом дадим ответ.

Прошло несколько минут, и прозвучал ответ:

– Ладно, пусть будет по-твоему. Удачной посадки.

Перед тем, как отправиться на лунную планету, я дотронулся до руки Амстронга, прошептал:

– Нейл, у меня просьба-совет: не делай того, что предложил тебе военно-промышленный комплекс. Их предложение – сумасшедствие. Ибо погибнет и Луна, а следом за ней и наша Земля. Это же единый организм.

– Откуда тебе, Антон, известно, какое задание мне дал ВПК?

– Тебе-то какая разница? Сумасшедшим законы не писаны… Но я умаю, что до этого не дойдёт, жители Космического Корабля, да и лично, вмешаемся, не допустим такой глупости, мне на землю хочется вернуться…

Нейл ничего не ответил, наверное, и сам увидел во мне «человека не в своём уме». Нейл Амстронг и Эдвин Олдрин заняли свои места в лунном модуле.

– Спуск!

Майкл Коллинз, который оставался на борту «Аполлона», нажал на нужную клавишу – «Полуавтоматический спуск». Даже и не заметили, что к ним подсел третий – я.

Мы спускались медленно, будто бы модуль осторожничал и не превышал скорость, чтобы не испортить всё. Поверхность медленно приближалась к нам, а на самом деле это мы приближались к ней. Хорошо видно, как НЛО, которые сопровождали нас в полёте, уже прилунились. Из них вышли люди (люди?) и ожидали, когда и мы ступим на грунт. Еле заметно вздрогнул модуль и застыл на одном месте.

Мы на Луне! Ура!

Но выходить не торопились. Нейл почему-то медлил. Прищурив глаза, смотрел на тех, кто стоял на поверхности Луны. Они ожидали нашего выхода из аппарата.

Нейл наклонился над микрофоном, промолвил первые слова:

– Хьюстон, Хьюстон, говорит база Спокойствия. Докладываю – «Орёл» сел на Луну ровно в 20 часов 17 минут и 42 секунды по Гринвичу.

В динамиках мы услышали восторженные и возбуждённые возгласы.

Звучали слова поздравлений, слышался сплошной рёв человеческих глоток.

Потом уже, когда всеобщий гул стих, специалист миссии Чарльз Дюк ответил весело:

– Понял вас, друзья, понял вас, спокойствие! Вы сели на Луну, поздравляем! Мы здесь уже все посинели, а теперь опять дышим. Выражаем вам большую благодарность! Ура! Вы на Луне. Что видите из модуля?

– Нас ожидают хозяева планеты. Они вышли из своих космолётов.

– Что за хозяева?

– Те, что сопровождали нас в полёте…

– Как настроены – агрессивно или…

– Не знаем ещё, когда вступим в контакт – доложим.

Перед тем как сделать первый шаг на поверхности Луны, Эдвин и Нейл проверили бортовые системы, чтобы быть уверенными в том, что в любой момент могут оставить планету, провели даже имитацию старта. Приборы работали нормально. Только после этого, помолившись, Нейл Амстронг раскрыл дверцы модуля.

Он осторожно, пробуя грунт, опустил подошву ботинка на поверхность. Мы думали, что из-под ног подымется пыль, но её не было. Став на обе ноги, посмотрел на хозяев, помахал им руками.

Они ответили ему тем же.

На поверхность Луны Нейл ступил 21 июля 1969 года в два часа пятьдесят шесть минут двадцать секунд по Гринвичу. Сделав первый шаг, астронавт произнёс:

– Это только один короткий шаг для человека, но гигантский шаг для человечества.

Амстронг, медленно переставляя ноги, пошёл к людям в блестящих скафандрах. Не доходя до них несколько шагов, поднял обе руки. Они склонились перед ним в поклоне, выражая свою признательность.

– Спустимся и мы? – спросил Нейл. – Прогуляемся. А ты почему без скафандра? – удивился, будто впервые увидел без него.

– А он и не нужен, я – бестелесный.
– Ну, как знаешь, – улыбнулся пилот модуля, – можно и так.
Первым вышел Олдрин, я следом за ним.
Нейл говорил с пилотами НЛО, когда они о чём-то спрашивали его, в знак согласия кивал головой. Подошли и мы. Амстронг представил нас. А потом называл каждого из них:
– Чан, Чун, Сын, Ынт, Понг, Юнт, Згун, Лунт…
«И как только успел запомнить?»
После этого все сняли с себя скафандры. Мы увидели их лица и не удивились: были похожи на нас, людей, разве только с оттенком зеленцы.
Разговаривать с ними проблем не было.
Они, услышав нашу речь, сразу переключались на неё.
Со мной – на языке полешуков, с астронавтами – на английском языке, всё просто и натурально.
– С какой целью вы прилетели к нам? – задал вопрос первый, что был выше всех – Чан.
– Взять пробы грунта, чтобы разобраться, из чего состоит Луна. Исследовательская миссия. Хотим поставить американский флаг как доказательство, что мы были здесь. Установим телепередатчик, проведём сеанс связи, чтобы земляне нас увидели, убедились, что находимся здесь.
– И всё?
– Всё, – солгал командир корабля, даже глазом не моргнув, – и через полтора-два часа мы должны оставить вашу дружелюбную планету.
– Вы считаете, что это планета? Это космический корабль, которому миллиарды лет. Его создали раньше, чем была создана Всевышним Земля. И мы ответственны за то, что происходит здесь и на вашей планете. Корабль регулирует ночи и дни, приливы и отливы, следит, чтобы человечество не наделало глупостей и не уничтожило само себя. Поэтому люди давно научены ориентироваться на Луну, испокон веков строят свою жизнь по лунному календарю – новолуние, исход, полнолуние… Всё это отображается и отражается на здоровье каждого жителя вашей планеты. И каждый из землян создан согласно нашему представлению, жизнь каждого индивидуума протекает согласно нашей программе. Стараемся направить в общее русло ваши желания, коллективный разум, чтобы через физическую и духовную работу, через право свободы и стремления к всеобщей доброте, вы достигли совершенства. Больше вам ничего сказать не можем.
– И на этом спасибо, – не отводил Нейл взгляд от Чана, – обещаю, мы пересмотрим свои взгляды и желания на жизнь и своё поведение. И нам поможет в этом Бог.

– Будем надеяться на это.
Недалеко от нас по невидимой дороге пролетело и неслышно прокатилось неизвестное техническое чудо. Выглядело оно длинным, может, с километр, и круглым как сигара. По сторонам светились и мигали зелёные огоньки. На самом верху «сигары» – «бочки», «вагона» – с равными промежутками времени пульсировал красный сигнал. Будто бы сплошной вагон, но паровоза не было: он сам был и тем и другим. Беспрерывный вагон как неожиданно вынырнул из-под поверхности луны, так и растворился в ней.
Но я увидел и другое. На равном расстоянии друг от друга стояли высокие эстакады. Между ними были натянуты почти незаметные струны, а по ним двигались удивительной формы, также почти незаметные огромные вагоны. Двигались неслышно и быстро. То сливались с красками луны, то растворялись в синеве небес…
– Хорошо, занимайтесь своими экспериментами, – посмотрел Ынт на нас, поклонился, приставив руку к груди. – Будете готовы отправиться в обратное путешествие, мы прибудем к вам, проведём вас, чтобы ничего не случилось с вами во время отлёта. И вот что ещё, дорогой Нейл. Мы не хотим, чтобы вы или кто-то иной опять прилетали сюда. Одно ваше посещение наносит нам и космосу столько вреда, что нам потом тяжело избавляться от вашего мусора. Я имею в виду топливо, каким вы заправляете свои консервные банки. Спустя много лет, когда вы научитесь летать на таких аппаратах, как наши, которые не выбрасывают в атмосферу вещества, губительные для всего живого, вот тогда мы будем рады принять вас. И не только принять, а совместно заниматься теми задачами и делами, какие требует от нас Космический Корабль – Луна.
Нейл согласно закивал головой.
– И ещё. На вашей земле есть один человек, который знает, как подняться в космос. Без ваших ракет подняться. Он опровергает идею создания многоступенчатых ракет своих предшественников. Он придумал «Колесо вокруг земли», при помощи которого вы сможете подняться в безвоздушное пространство. Ещё. Вы видите, что у нас нет никаких дорог. Они или под поверхностью Луны, или над ней. Нити протянуты между эстакадами или вышками. Никаких выхлопов, никаких звуков, и транспорта того почти не видно. Мы намного раньше Юницкого внедрили этот транспорт, и прекрасно пользуемся им. И ему, Анатолию, пришла в голову такая мысль. Мы ему не подсказывали, он сам изобрёл.
– Видим, Ынт, и завидуем вам.
– Вся беда в том, что с далёких чёрных планет Кэгби и Нибиру поселились у вас противники прогресса, они разрушают всё вокруг, отравляют реки и моря и жестоко мешают тем, кто хочет спасти плане-

ту, сделать её зелёной и цветущей. Но Бог помогает людям и поможет сейчас тем, кто Им послан на Землю.

Для нас то, о чём говорил житель Луны, было открытием и откровением.

– А кто такой учёный или изобретатель, о котором ты говоришь, Ынт?

– Литвин Анатолий Юницкий. Имя его со временем прославится на Земле. Сейчас только люди одумались, услышали его, решили объединиться и собираются вместе опоясать вашу планету струнными дорогами. И это нас радует.

– Спасибо за информацию, Ынт!

Первоначально НАСА предлагала закрепить на Луне флаг ООН, но Конгресс США не поддержал такое предложение.

Амстронг установил только один национальный флаг. Как только он отошёл в сторону и отвернулся, я тут же приклеил к древку и свой флажок – внизу, и издали он выглядел как капля крови на белом поле и был почти незаметен.

Потом, на фоне того флага, обнявшись с Эдвином, Нейл вёл репортаж для землян и персонально для президента Никсона. Я стоял в сторонке, не хотел, чтобы и меня показывала камера: меня же нет, и для земли не существую, я же только привидение…

Здесь же командир «Аполлона» вогнал в грунт штырь с табличкой: «Здесь люди с планеты Земля впервые ступили на Луну. Июль 1969 года новой эры. Мы пришли с миром от имени всего Человечества».

А над нами по струнам проносились целые «фабрики и заводы», и еслись они беззвучно, выполняли свою миссию, для нас, землян, непонятную и загадочную.

Меня попросили отойти на значительное расстояние – к «Аполлону». Они всё же решили провести свой эксперимент.

Задание Пентагона проигнорировать не могли. Видимо, оплачен был эксперимент по максимуму. Они жаждали провести такой ядерный минивзрыв. Но его, к счастью, не произошло.

Раз, и второй, и третий пробовали астронавты взорвать бомбочку. Не получилось. Никак не могли понять, почему.

Это потом, когда с этим начала разбираться экспертная бригада НАСА-Пентагона, нашли причину. А она оказалась банальной: не сработал кислородный бачок. Это я им на Луне «подложил свинью» – выпустил незаметно из него кислород.

Ровно в намеченный час мы отправлялись домой.

Рядом – справа и слева – висели и сопровождали нас огромные серебристые «блюдца».

Охрана у нас была неземная, надёжная и удивительная…»

Часть шестая

Крюки

Оглядываясь туда, в свое далёкое прошлое, в своё детство, он, Анатолий Юницкий, с каждым разом открывал для себя забытые страницы своей биографии. Незначительные эпизоды, события, случаи с высоты прожитых лет смотрелись как-то иначе, по-другому, чем тогда, в детстве. Трагическое казалось теперь смешным, а смешное, наоборот, высвечивалось с оттенком боли и грусти.

Чего было больше в его детстве – радости или грусти? Да всё вперемешку. Но главное – было трудно. Очень трудно. Мать работала от зари до зари в колхозе, и поднимать на ноги двоих детей одной было не под силу.

Он так и не понял, почему отец оставил их, хотя чувствовал, что тот очень любил его, Анатолия. Тогда, в тот вечер, когда отец уходил навсегда, взял сына на руки, обнял. Долго смотрел в грустные глаза Толика, вздохнул:

– Ты всегда будешь любимым моим сыном…

Посадил на колени Тамару. Она показывала ему куклу, которую смастерила перед его приездом.

– Вот если бы ты, Юля, не приехала тогда с детьми, может, я бы и возвратился к вам, а так…

– А мне подачки, Эдуард, не нужны… – ответила мать, стоя у печи. – Ты всё решил сам.

Он как будто не слышал её, самому себе промолвил:

– А сейчас что? И здесь двое детей, и там вторым беременна…

У отца на глазах слёзы.

И Анатолий ничего не понимал, что случилось, отчего всё произошло – раскол в семье, он одинаково любил как мать, так и отца. Отец опустил Тамару на землю, поцеловал. Пошёл к калитке.

Толик вышел следом, смотрел, как уходил отец по улице. Тот ни разу не оглянулся. Шёл и шёл, низко склонив голову.

Когда Толик подрос, мать, уходя ранним утром на колхозные работы, оставляла дом на него. Нужно было накормить свиней, кур и другую живность, которую держала мать в хозяйстве. Когда приходила очередь пасти скот, сын становился пастухом.

Запомнилось…

Случилось всё среди белого дня, когда светило ярко солнце.

Было тихо. Ни один листочек на деревьях не шелохнётся. И потом откуда-то, со стороны Припяти, подул слабый ветерок. Всколыхнул

тонкие ветви кустов, пригнул их к земле. И в тот же миг застыли на месте коровы, подняв к небу головы. Потом они начали реветь, беспокойно переходить с места на место. Толя ничего не понимал. Так они могли реветь, когда рядом находились волки, затаившись в кустах. Но в это время их не было нигде рядом, он это знал твёрдо. Тогда отчего поселились в стаде беспокойство и страх?

Потом на его глазах начало темнеть. Солнце становилось всё слабее и слабее, будто угасала нить электрической лампочки, когда на улице переставал работать движок кинопередвижки.

А скот как будто взбесился. Послышался тревожный рёв, топот копыт. Коровы поднимали кверху головы, тревожно мычали, словно чувствовали боль, а потом одновременно, словно сговорившись, начали разбегаться в разные стороны, совершая огромные прыжки.

Свет от солнца слабел с каждой секундой, и потом оно погасло совсем. Среди дня наступила ночь. Толя ничего не понимал, что случилось. Не видел перед собой не только стадо, но и луг, деревья. Ничего не было видно – наступила самая настоящая ночь. Посмотрел в небо, стараясь увидеть звёзды. Но и звёзд не было видно – будто кто-то покрыл небо чёрной сажей. А в том месте, где было солнце, чётко выделялся чёрный круг. Закрался в душу непонятный страх, словно передавшись от обезумевших коров.

А потом медленно начало «рассветать». Толя посмотрел на чёрный круг солнца. Сначала показался маленький серпик, потом он начал увеличиваться – солнце словно освобождалось из плена, стремилось снова стать светилом. Когда стало больно глазам, отвёл взгляд, посмотрел под ноги. Глаза слезились, словно перед ними лежали разрезанные луковицы, обжигала невыносимая боль…

Сел на землю. Тёр кулаками глаза, стараясь хоть как-то унять боль и жжение. Он долго не мог подняться с земли.А потом опять заиграл всеми красками день. Только птицы не подавали голосов, словно онемели, перепутав день с ночью.Толик осмотрелся – стадо разбрелось, ни одной коровы не осталось на лугу. Не скоро он их собрал вместе. Но они перестали есть, молчаливо стояли одна возле одной, тупо глядя в землю.

– Это, Толик, было солнечное затмение, – пояснила вечером мать. – И мы в это время находились в поле, испугались, не знали, что это такое. Корову подоил?

– Да, молоко процедил и поставил в кладовку, – ответила за него сестрёнка, – я ему помогала.

– Молодцы, – похвалила мать, – что бы я без вас делала…

Доить корову Толя научился с ранних лет. Соседские женщины удивлялись, как это у него получалось быстро и удавалось ни одной

капли обронить за ведро. Обеими руками доил, как заправский дояр. Его никто не учил, даже мать. Однажды она пришла поздно с колхозного поля, а корова подоена. Пошла проверить, не осталось ли в вымени молоко, – ничего не выдоила.

Очень любил лес, природу, ходить на рыбалку и собирать грибы и ягоды.

Обувь сбрасывал в апреле, а когда приходил октябрь, наступали первые холода, снова обувался. Не по причине закалки, он не знал тогда, что это такое, а из-за того, что не было той обуви. И по лесу ходил босой, и по болотам, собирая малину, не боясь, что может укусить гадюка. Любил собирать чернику – обеими руками. Обгонял даже женщин и тех, кто для сбора черники применял «гребёнку» – ковшик с тонкими железными прутиками. А Толя никогда не пользовался гребёнкой, видел, как приспособление губит черничник – обрывает листья и ранит растение. А у него черника в лукошке всегда чистая, без единого листика.

Приходил на свои потайные земляничные места, малины и смородины, ежевики. Никогда не возвращался домой с пустыми руками, всегда приносил короб, доверху нагруженный лесными дарами.

Не любила сестра собирать щавель и ежевику.

Ежевика колючая – руки всегда после сбора ягод исколоты, с ранами. Но когда брат и сестра шли по деревне с полным восьмилитровым ведром ежевики, сельчане удивлялись:

– И где вы такую крупную находите? Нам никогда такая не попадалась.

– Это Толик знает, – отвечала Тамара, гордясь своим братом.

И это было подспорьем в продовольственном бюджете семьи. Мать умудрялась без сахара варить варенье. В магазине никогда ничего не было, кроме ржавой селёдки. А хоть бы сахар и был, то не за что было купить – в колхозе, кроме как «палочками» за трудодни, ничем не платили. Да ещё в конце года ей говорили, что это она должна колхозу… За то, что дров привезли, сена, выделили коня, чтобы огород вспахать. В долгах, как в шелках. А долг истребовать колхозное начальство умело.

Приснился однажды Тамаре сон, который помнит и до сегодняшнего дня. Будто перед ней вырос огромный ствол щавеля. Приставив лестницу, поднялась на первые отростки. У неё в руках ножницы. Она раз за разом отрезает зелёные ветки, складывает в мешок, который висит у неё за спиной. Старается нарезать столько щавеля, чтобы потом мать её больше не заставляла заниматься этим…

С той лестницей (под купол) и связалась её жизнь.

И научился Толик запретному промыслу.

А что делать? Выживать-то как-то надо. Испокон веков у сельского жителя существовала твёрдая, точнее жидкая, валюта, которая никогда не подвергалась ни девальвации, ни инфляции, ни дефолту. Об этих мудрёных словах никто из полешуков и слыхом тогда не слыхивал. Такая «валюта» была твёрже доллара и фунта стерлингов.

– Толик, – однажды обратилась к нему мать, – ты уже подрос, знаешь, как тяжело добывается хлеб, когда ни от кого не добьёшься помощи… Огород посадить – нужна бутылка, дров из лесу привезти – без неё не обойтись. А ту бутылку или купить нужно, или отработать. Подумала я и решила, что самим нужно гнать самогонку.

Сын молчал, не зная, какую роль в этом деле отведёт ему мать. И не знал, что нужно для того, чтобы заняться этим делом.

– Я достала молочный бидон, пришлось же опять расплачиваться частично деньгами, а частично самогонкой, – продолжала, вздыхая, Юлия Степановна, чувствуя некоторую неловкость в затеянном мероприятии, – спрятала его в кладовке. В воскресенье придёт к нам Мирон, колхозный конюх, и вы вместе с ним оборудуете этот агрегат. Надо, очень надо этим заняться, сынок, все гонят, а мы что, не сумеем разве? – спрашивала мать, словно просила прощения у Толика за свою инициативу.

– Сумеем, мама, – пообещал сын, чтобы она не сомневалась в его поддержке.

Приспособление сделали примитивное, но никто до того времени не модернизировал самогонный аппарат, не старался усовершенствовать. Простой молочный бидон на тридцать литров. Готовится брага из того, что растёт в огороде и в поле.

При этом обязательно нужно было разогреть в печи булыжник и бросить его, с шипением, в бочку с заготовкой браги. Брага затем стоит долгое время, булькая, «созревая до кондиции». Она должна быть не слишком густой, но и не жидкой.

От бидона через медную трубку идёт пар в «сухопарник», а потом от него в змеевик, который находится в бадье с холодной водой. В бидоне приспособлена вертушка с лопастями – мешалка, которую нужно вращать беспрерывно, больше часа, периодически подбрасывая дрова, чтобы не подгорела брага и не испортился при выходе продукт.

Процесс самогоноварения происходил в сенцах, где земляной пол, при закрытых дверях. В хате, крытой соломой, горит костёр. На костре – бидон. Не спиртзавод, но всё же…

Когда Анатолий справился с первым своим заданием, получилось полтора десятка бутылок отменного самогона, мать обрадовалась.

Похвалила сына за умение и качество работы, промолвила:

– Теперь любой работник с охотой придёт к нам, зная, что будет и угощение, и выпивка.

Так оно и было. Когда видела, что «валюта» иссякает, мать просила сына снова помолоть на жерновах пророщенное зерно. Жернова примитивные – два деревянных круга, куда набиты кусочки мелко разбитой чугунной сковородки. Запаривала брагу для следующего захода… И было так десятки, если не сотни раз за многие годы. Каждый раз приходилось пробовать брагу, густую, тягучую, чтобы узнать, готова ли она к перегонке?

Став взрослым, Анатолию не нравится никогда шампанское: своими пузырьками и вкусом оно каждый раз напоминало ему ту брагу из детства.

А в колхозе всё больше и больше загружали работой.

Мать одна не справлялась с выполнением дополнительной нормы, которую нужно было сделать в свободное от работы в колхозе время, по прополке делянки свёклы, кукурузы. А делянки большие, в сотни метров длиной. Всё вручную, согнувшись в три погибели. И попробуй не выполни норму, бригадир Руденок тут же занесёт в список нерадивых, оштрафует ещё, и тот штраф никогда не отработаешь.

Словно при крепостном праве жили, когда никому невозможно было пожаловаться за ущемление твоих прав и унижение человеческого достоинства. Об этих понятиях никто никогда не знал, словно вьючное животное, вроде колхозных волов, тянули сельчане лямку советского принудительного бесплатного труда… Часто приходил к матери в поле, вместе выдёргивали сорняки, прореживали рядки. Он помнил, что нужно дома прополоть картошку и морковь, накормить младшую сестрёнку, накормить живность, встретить Машку и подоить её…

А в третьем классе, когда шли занятия в школе, он ежедневно находился на картофельном поле – полным ходом шла уборка картофеля. Подрезали плугом борозды, выворачивая клубни наверх, и их нужно было собирать в ведро, нести к телеге и высыпать. Учётчик строго следил за каждым копальщиком, отмечал, сколько тот высыпал вёдер. К концу дня оказывалось, что третьеклассник Толя Юницкий накапывал картошки в два раза больше, чем взрослые колхозники, не говоря уже о старшеклассниках из их школы…

Как-то организовали соревнование по быстроте чистки картофеля. Да не просто первым почистить, а срезать кожуру тоненько-тоненько, по толщине бумаги. Не каждый мог справиться с этой задачей – кожуру проверяли строгие судьи.

Первое место досталось ему, Толику Юницкому.

Это потом, через много лет, ему попалась книга рекордов Гиннесса. Он прочитал об одном рекорде – долгожительстве пса, который дожил до тридцати двух лет. Когда спросили у хозяина, в чём секрет его четвероногого друга, тот ответил: «Секрета никакого нет – я постоянно кормил своего пса картофельными очистками».

Вспоминая те соревнования, он и сегодня думает о том, что мы плохо обходимся с этим продуктом, срезая с него самую ценную часть. Завезли когда-то в Европу этот диковинный картофель, и кому-то пришло в голову очищать его от кожуры. Так и повелось с тех пор, и никак нельзя переломить человечество, убедить людей, что кожура – самое ценное, что есть в картофеле. А в кожуре находятся необходимые для нас биологические вещества. Поэтому Анатолий любит только запечённую картошку, и нет ничего вкуснее «беларускай бульбы».

За какую бы работу ни брался Толик, в каком бы соревновании ни участвовал, всегда выходил победителем.

Трудоголик был, никогда не уставал от любой тяжёлой работы.

Стало правилом: никогда не оставлять работу неоконченной, не останавливаться на полпути, сделать её качественно и в срок. Этому правилу он следует всю свою жизнь…

... – Толя, мы идём завтра на немецкий склад добывать порох, – забежал к нему в дом Коля Пугач, – ты как, свободен?

Рядом с ним стояли Володя Кузьменок и Витя Драпезо.

– Не совсем, но на пару часиков отлучиться смогу, – ответил Толя, – но если уговорю сестрёнку остаться одной, то она будет дожидаться возвращения матери…

Уговорил. Достал из тайника маленькую баночку малинового варенья, поставил на стол. Рядом положил коржик, сказал:

– Мы с ребятами сбегаем в лес и скоро вернёмся. Надо, чтобы ты побыла одна. Останешься? Но если мы не придём, то ты дождёшься прихода мамы?

Тамара, не отрывая взгляд от варенья, с радостью согласилась.

Копались в оврагах, отыскивали патроны, отламывали пули и высыпали из гильз порох. Находили и мины, и снаряды. Их умел обезвреживать Коля Пугач, но просил друзей отойти подальше: погибать, так одному – зачем и их подвергать опасности?

А порох ссыпали в одну стеклянную банку. Это для Толика. Он смастерил ракету, и её нужно поднять в воздух. Без пороха в небо она не полетит. Друзьям было интересно, как это будет происходить. В одном из окопов отыскали каску бойца, истлевшую записную книжку красноармейца и медаль.

– Занесём всё это в школу, – предложил Анатолий, – для музея хорошие экспонаты.

Решили остаться на всю ночь, чтобы с утра снова заняться раскопками.

Разложили костёр, улеглись вокруг него. Володя вызвался накопать картошки на колхозном поле, чтобы испечь в золе. Идея понравилась. И потом, когда она испеклась в горячей золе, с удовольствием уплетали за обе щёки вперемешку с помидорами, которые отыскал Володя на дальних огородах.

Чудесная выдалась ночь, удивительная. Звёздная и тихая, тёплая и загадочная.

– Смотрите – звёзды падают, знички, – показал рукой Володя. – Загадываем свои желания!

В небе над Припятью падали, сгорая, звёзды. И каждый из друзей загадывал своё желание, обещая рассекретить его через сорок-пятьдесят лет.

Звёзды падали и падали, словно звездопад обрушился на землю, как будто специально для них, чтобы желаний хватило на каждого и на всю жизнь. А потом звёздный дождь прекратился. Как неожиданно начался, так в одно мгновение и затих.

– Почему сгорают звёзды? – первым нарушил молчание Коля Пугач, повернулся к Толику.

– Потому что они попадают в атмосферу. Они не могут пробиться сквозь толщу воздуха, имея огромную скорость, и сгорают, словно мотыльки в огне.

– Откуда знаешь?

– Прочитал в книгах о космосе. Это есть такая наука – астрономия.

– Но мы же ещё не проходили этот предмет в школе.

– Ну и что? Просто мне захотелось раньше времени узнать о звёздах. И о Циолковском.

– Кто такой Циолковский?

– Учёный из Калуги. Он придумал ракету, на которой можно улететь на другие планеты.

– Ух ты! – воскликнул Коля. – Человек сядет в ракету и – айда, полетит к звёздам?

– Выше звёзд.

Долго они проговорили в ту ночь. Тогда и загадал Толя заветное желание: связать свою жизнь с космосом.

Он ещё не знал, какая это будет связь, но то, что он будет иметь к этому непосредственное отношение, был уверен твёрдо.

…Пуск ракеты наметили на воскресенье.

Запустить ракету решили вместе с «космонавтом». Лучше всего для этой роли подходила лягушка. Её поймал Коля Пугач. «Космонав-

та» затолкали в корпус ракеты – в отсек для пассажиров. Конструктор Толя Юницкий установил ракету на кусок широкой доски, чтобы огонь оттолкнулся от твёрдой площадки, – он ещё не знал, что для ракеты это не важно, даже ещё хуже.

– Приготовиться к старту! – подаёт команду Володя.

– Есть приготовиться! – отвечает конструктор.

– Старт!

Толя подносит зажжённую свечку к «хвостовому оперенью» ракеты, и все трое отбегают на несколько шагов – так приказал конструктор.

Секунда, вторая, третья… Язычок маленького пламени от дуновения ветра шатается и никак не может остановиться под соплом.

А потом зашипел плотно утрамбованный порох. Именно нужен был спресованный порох, чтобы ракета не взорвалась. Толик знал об этом из многочисленных экспериментов и опытов, хотя каждый раз подвергал себя опасности.

Ракета вздрогнула, а потом резко оторвалась от земли и взмыла в небо…

Она поднялась выше сосны, на мгновение застыла и перевернулась – горение пороха прекратилось, и её больше ничего не поднимало вверх.

– Ура! – закричал Володя. – Она взлетела в небо!

Потеряв силу, упала на землю в нескольких десятках метров от них.

Приоткрыли «кабину космонавта» – оттуда выскочила лягушка, прыгнула в траву.

– Скачи, ты послужила науке, – удовлетворённо произнес Коля, поднимая ракету с земли.

– Если бы заложить пороха в два раза больше, она бы поднялась ещё выше, так, Толик?

Конструктор покачал отрицательно головой:

– Нет, она тогда бы взорвалась. Нужна совершенно новая конструкция, и изготовленная из другого материала.

– Соорудишь новую? – приставали к нему друзья.

– Нет, такого материала ещё не придумали.

– А жаль. Мы следующего космонавта отправили бы. Хорошая у меня есть кошка, самый настоящий космонавт: с дерева на дерево перелетает, как белка…

...Тамаре шесть лет, Анатолию – девять.

В три часа ночи дотрагивается до плеча, будит сестричку:

– Тома, поднимайся, пора…

Девчонка не хочет просыпаться, что-то мычит невнятное сквозь сон.

– Вставай, а то наши грибы убегут в другие лукошки…

– М-ммм… Спать хочу. Иди один.

Толик подхватывает её на руки, выносит из хаты. Но она всё равно не просыпается, стоит, шатаясь, на ногах, вот-вот упадёт, думая, что она в постели. Брат тормошит за плечо:

– Просыпайся, в лес пора идти…

Ещё темно, ещё звёзды не погасли, ещё глубокая ночь, а они идут на ощупь по тропинке, которая ведёт в лес. Толик держит сестрёнку за руку, боясь, чтобы она не споткнулась и не упала в канаву.

Вот перешли ручей по жердям, которые положил год назад Толик, обошли болотце стороной, взошли на горку, снова спустились. Теперь тропа будет лежать через вереск, через папоротник, через мох. У Толика были свои места, где он всегда набирал полный короб грибов. И сейчас был уверен, что удача не отвернётся от него. А вот и его место, куда стремился. Белые свечки берёз светились в темноте таинственно и загадочно, манили к себе, в свою чащу.

Но ещё рано, не видно грибов, темнота притаилась в сосновом бору, дремала на неподвижных ветвях.

– Полежим, – предложил Толик, – полчасика можно подождать.

Они ложатся рядом, и он прижимает к себе сестрёнку, обнимает, чтобы согреть своим теплом: ночная прохлада заползает под одежду, будто хочет сама согреться. Смотрят в небо. В небе медленно догорают звёзды. Они похожи на огромные, переспелые антоновки, висят на невидимых подвесках.

– Вон, Тамара, справа ковшик – это Большая Медведица, а от неё, если пять раз отмерить высотой ковшика, и Полярная Звезда – начало Малой Медведицы.

– Как интересно! – восхищается девочка, ещё плотнее прижимаясь к тёплому телу брата. – Ты можешь сосчитать, сколько звёзд на небе?

– Этого никто не сможет сделать.

– Они не сосчитаемы?

– Да, нет таких чисел в мире. Бесчисленное множество.

Он рассказывает и рассказывает ей о космосе, увлекаясь своим же рассказом, и спустя некоторое время слышит, как, уснув, сладко сопит носом его слушательница.

Толик умолкает, не отрываясь от звёздного хоровода, думает о далёких планетах и мирах. И ему так хорошо и приятно лежать на прохладной земле, ощущать спиной мягкость мха, что забывает на мгновение, что он на земле, ему кажется, что полетел в космос по мановению волшебной палочки. Перелетая с одной звезды на другую, устремился ещё выше, туда, где неизвестность, туда, где пустота, но в которой, возможно, своя жизнь, своё жизненное пространство.

Подала голос первая утренняя птица, отстучал клювом по дереву приветственную телеграмму дятел. Лес начал просыпаться, оживать.

Грибник приподнял голову – наступил рассвет.

Вот-вот начнётся раннее утро. Медлить нельзя – именно в этот момент, когда не исчез еле заметный туман, стлавшийся по земле, нужно идти к грибам.

– Встаём, Томочка, – подаёт команду брат, – боровички уже проснулись и ждут нас.

Она с трудом просыпается, но слушается братика, встаёт на ноги. Вздрагивает всем телом, словно прогоняя остатки сна, весело говорит:

– А я готова!

Ещё не отошли и пяти шагов, как воскликнула с радостью:

– Я нашла! Какой красивый боровичок! Какая шляпка у него, словно у принца из сказки, которую ты мне вчера читал. А вот ещё, и ещё!

Сестрёнка хохочет, словно попала в сказку, опустилась на колени и склонилась над семейством боровичков. У неё в руках нож, аккуратно, как и учил брат, срезает гриб при самой земле, а белую ножку прикрывает мхом.

Толя говорил, что завтра на этом месте вырастет новый гриб, и она знает, что это так. Складывает в кучку собранные грибы, ожидает, когда придёт за ними брат. А он тоже нашёл грибное семейство – целая поляна устлана ими, и все маленькие, чуть больше спелых желудей, один в один, что и срезать их жаль, а только смотреть и радоваться, какая щедрая природа, как она одаривает человека своим богатством!

И он аккуратно подрезает белый корень, маскирует белый круг мхом, прячет следы от чужого взгляда.

А Тамара новую горку подготовила для Толика, чуть поодаль от неё расстелился новый коричнево-белый ковёр. И она, уже молча, испытав первую детскую радость, спокойно продолжала собирать лесные дары.

– Да ты больше меня нарезала, молодчина! – хвалит брат, подходя к ней, складывая в короб крепкие, один в один, боровики.

– Да их тут протьма, хоть косу закладывай, – отвечает повзрослому, как мать, не реагируя на его похвалу. – Мы их быстро насобираем, правда?

– Да, уже больше половины в коробе, – соглашается брат и радуется, что у него такая талантливая помощница. Радость от встречи с грибами полностью забрала у неё сон, и она, радостно улыбаясь, переходит от одного грибного места к другому. – А ещё не наступило утро…

Не заметили, как и наполнился кошель – так называли короб в Крюках. А чтобы вместились все собранные грибы, Толик натыкал по всему периметру тонких прутьев – и кошель стал вдвое вместительнее.

А остальные, что не остались, положили в хозяйственную серую сетку – в самый раз для Томы, не тяжело будет нести.

Когда подходили к Крюкам, встретили сельчан, идущих в лес по грибы.

Увидев их «трофей», те удивлялись:

– И когда вы это только успели? Наверное, ночевали в лесу, чтобы собрать столько грибов?

– Это не мы собирали, – смеётся Анатолий, глядя радостно на них, – это нам лесовик подарил… Он собирает для тех, кто не спит долго.

Они в ответ только согласно кивали головой.

Уже когда отошли от людей, услышали добродушную похвалу:

– Работящие у Юли дети, без отца растут, только на самих себя надеются…

– Да, нужда заставит вертеться, живут же без хозяина в доме.

И в ягоды вместе ходили. Не так рано вставали, как ходили по грибы, но всё же долго не залёживались. Не было большой охоты у сестрёнки собирать чернику или ту же малину, но тут уже Толя проявлял настойчивость, а то и строгость.

– А зимой кто любит угоститься вареньем? Не ты ли, Томочка, а?

– Я, я, – соглашается с ним сестра, но всё же берёт кошёлку, вдевает в дужку руку и забрасывает за плечо. – Но и ты сластёна, тоже любишь варенье.

Сестра хочет хоть чем-то поддеть брата, улыбается.

– И мать любит, – говорит Толя, – все любят. Но у матери нет времени ходить по ягоды, ей на колхозную работу надо идти. У неё даже выходных никогда нет, чтобы побыть с нами целый день.

– Да, нет, – вздыхает, понимая, Тамара. – Что ж, поможем ей…

И опять же – Толя успевает наполнить кошель черникой в самое короткое время, у него обе руки как две молнии. Удивляется Тамара, глядя на его проворность: два взмаха рукой – и полные горсти. Сама же собирала медленно, как будто нехотя, хотя и в самом деле не имела огромного желания. Просто она всё делала в замедленном темпе, чем и отличалась от работоспособности брата.

Свой кошель наполнит, потом и её, воскликнет:

– Вот и ты свою норму выполнила! А теперь – пора домой…

Начинается уборка хлеба – Толя устраивается помощником комбайнёра. Работа круглые сутки, без сна и отдыха. Пыль забивается в горло, уши и волосы. Тысячи остяков впиваются в тело, и нет возможности потереть жгучее место, отряхнуться. Комбайн без остановки идёт и идёт по полю, оставляя после себя скирды соломы. Помощник долгим шестом подталкивает тяжёлую массу, чтобы она не скапливалась, а падала быстрее в накопитель.

Комбайнёр Пётр Рабенок время от времени оглядывается, чтобы убедиться, как работает его помощник. Когда их взгляды пересекаются, на немой вопрос комбайнёра отвечает кивком головы: «Всё нормально!» Так они условились в самом начале уборки. Ни разу не запросил Толя замены, выдерживал все нагрузки.

А потом начиналась заготовка кормов. Зелёная масса падает в кузов машины, а его задача – «танцевать» по всей площади, утрамбовывая и рассовывая её по углам. За день так натанцуется, что ночью ноги схватывают судороги…

За колхозную работу мать не получала ни копейки.

Как и Толя, когда выходил на работу. А всё для того, чтобы правление колхоза выделило машину или телегу привезти из лесу дрова, которые Толя сам и заготавливал. Ему не под силу было грузить те дрова, нанимали помощников. И тогда уже с ними мать рассчитывалась «жидкой валютой».

Однажды случилось непредвиденное…

На колхозном дворе подрались два скотника. Кто-то написал заявление в милицию. Через три дня приехал в Крюки представитель районного отдела, чтобы опросить свидетелей, – лейтенант милиции.

А перед этим Толя только что закончил процедуру изготовления тягловой силы – «жидкую валюту». Вынес в кладовку бидон и сухопарник, змеевик.

Всю самогонку слил в ведро, зная, что получится нужная крепость, её потом уже можно разливать по бутылкам; поставил в сенцах рядом с ведром, в котором находилась колодезная вода.

И увидел через окно, как к их дому направляется милиционер с кожаной сумкой в руке.

«Ну всё, пропал, – подумал со страхом изготовитель «зелёного зелья», – оштрафует, как пить даст… И позор на всю деревню. С самогонщиками разговор короткий – составление протокола, потом суд, даже тюрьма…»

Толя молча показал Тамаре, чтобы села на скамейку, рядом с вёдрами.

Перед тем, как открыть дверь, лейтенант Кашперко (узнал потом, как его звали) постучал по ней несколько раз.

– Да, заходите! – крикнул громко, чтобы милиционер услышал голос.

Тот переступил порог, поздоровался. Толя ответил.

– А мать где, Анатолий? – спросил работник милиции, подходя к столу.

– На работе, где ж ей быть. А зачем она вам?

– На машинном дворе драка произошла, сказали, что мать твоя видела, как они сцепились. Ничего тебе не рассказывала?

– Да нет, – пожал плечами Толя. – Если бы видела, рассказала бы мне.

– А сам ничего не слышал?

– Нет.

Тамара сидела молча, смотрела на милиционера.

Она, казалось, оцепенела.

Всех детей пугали милиционерами, и вот сейчас один из них предстал перед ней.

– Ладно, следующим разом зайду, – щёлкнул замочком, закрывая планшетку. – А матери скажи, что заходил, что хотел выяснить обстоятельства хулиганства и драки. До свидания.

– До свидания, – промолвил Толя упавшим голосом, вздохнув облегчённо, что пронесло, что не случилось беды.

Кашперко дотронулся до дверной ручки, нажал на язычок клямки, но, увидев на скамейке ведро с водой, остановился.

– Толик, свежая вода?

– Да, только что принёс из колодца.

Лейтенант взял кружку, стоящую между вёдрами, зачерпнул из того ведра, в котором смешал Толя и первач, и «померную» (вторую бутылку, которую обычно отдавали тому, кто разрешал выгнать на своём самогонном аппарате), и «отгон» – остатки самогона.

Толя зажмурил глаза, оборвалось всё внутри, подумал: «Ну, всё...»

Милиционер поднёс кружку к губам, начал пить. Сделал один глоток, второй, третий… Не отрываясь, выпил до дна. На его лице не было ни удивления, ни улыбки – ни один мускул не дрогнул. Вернулся к столу, отщипнул от начатой буханки горбушку хлеба, корочку, положил в рот, начал жевать. Проглотив, облегчённо вздохнул.

В это время Толя находился в космосе – между небом и землёй.

Он уже готовился к самому худшему исходу.

Лейтенант почему-то посмотрел в окно, ещё раз вздохнул, промолвил:

– Молодец! Не испортил рожь, продукт получился отменный.

Только после этого подошёл к дверям, уверенно нажал клямку, открыв дверь, согнувшись, нырнул в проём. Толя не выглянул в окно, чтобы проводить взглядом уходящего стража порядка и убедиться, что тот не вернётся, – он не мог сдвинуться с места.

Оцепенение длилось с минуту. Потом только подошёл к лавке, опустился на неё рядом с ведром, из которого несколько минут назад Кашперко «продегустировал» его продукт…

К нему, соскочив со скамейки, подошла Тамара.

Сочувственно посмотрела в его глаза.

Ничего не сказала – она уже понимала, что произошло и что могло случиться. Толик устало положил руку на её голову.

А потом пришла мать. Глядя на растерянное лицо сына, испуганно спросила:

– Что случилось, Толик?

Тамара пояснила вместо него:

– А к нам дядя милиционер приходил.

– Зачем? – встревожилась мать. – Что ему нужно было?

Отойдя от потрясения, сын рассказал, что случилось. И про «дегустацию» рассказал.

– Бог уберёг нас от несчастья, – Юлия перекрестилась на икону, склонив голову. – Впредь, дети, нужно быть осторожными.

Запомнилось и другое…

Но то было раньше, когда он и в школу ещё не ходил. Нашёл в окопе несколько ржавых патронов, принёс домой. Разломал, высыпал порох на бумагу. А потом скрутил трубочку из бумаги, наполнил её порохом. Поверх обвертел второй трубкой – получилось вроде ракеты. Поджёг своё изобретение. Оно начало летать по хате, запуталось в фиранках – шторах – на окне.

Они вспыхнули, словно порох, и огонь начал подниматься к потолку. Вот-вот коснётся сухих сосновых досок, которые тоже могут воспламениться. Ничего лучшего Толя не смог придумать, как скомкать горящую ещё «ракету» и сунуть в угол под какие-то мешки.

На его счастье, в хату зашла мать. Увидев, что разгорается пожар и что огонь через минуту невозможно будет загасить, схватила ведро и вылила его содержимое на пламя. Вся хата наполнилась дымом.

После этого схватила что-то в руки, чтобы отлупить «злоумышленника» по мягкому месту, но сын успел выбежать во двор. Долго не возвращался, ожидал, когда уляжется у матери гнев на него.

Да таких примеров были десятки и сотни, когда становился виной какого-нибудь случая. То взрывчатку под смолистый пень подложит и подорвёт: в доме для разжигания дров в печи нужна лучина; то создаст дымовую завесу из старой киноплёнки, которую выбросил за ненадобностью киномеханик.

Его всё больше и больше занимала пиротехника.

Нашёл тонкую металлическую трубку и предложил друзьям сделать из неё ружьё. И не просто сделать, а стрелять из него, поражать цель. А для этого нужно было раздобыть порох.

Друзья удивлялись, как из простой трубки можно изготовить оружие. Но первым и главным правилом во время демонстрации его изобретений было осторожное обращение. «Оружейник» понимал, что

все его проделки и новшества опасны, и неожиданный взрыв может не только полыхнуть и выбить глаз, но и отправить в мир иной...

Друзья просили изготовить взрывное устройство для глушения рыбы. Подумав, наотрез отказался. Сказал, что этим никогда не будет заниматься, пусть удочками ловят. Убивать живое не хотел. Даже потом, когда стал старше, и друзья звали на охоту, отказывался – не мог застрелить даже маленькую птичку. Открыл для себя: неожиданность всегда сопряжена со скоростью. Понял с той поры, как в его руках оказался порох.

Воспламеняясь, взрываясь, он приводил в действие (движение) неодушевлённые предметы.

Случай, который подтвердил его открытие, произошёл позже...

За то, что сын помогал ей в работе – в поле и в школе – купила Юлия Степановна сыну мяч. Самый настоящий – футбольный, крепкий, упругий. Видимо, хотела мать отвлечь сына и его друзей от пиротехнических занятий. Думала, наверное, пусть мяч гоняют по лугу, чем будут отыскивать в окопах смертельные остатки от войны.

Понравился мяч Толику. Понравился и его друзьям. Уже сыграли два матча, собирались провести и третий.

Через дорогу жил Виктор Кузьменок. Старше Толика лет на десять. Имел ружьё, ходил на охоту. Сидел на скамейке у калитки своего дома, затягивался папиросой. Увидев Толика с мячом, подозвал к себе. Бросил в сторону окурок.

– Садись, расскажи, куда идёшь?

Начал лущить стручки гороха, отправлял в рот зелёные плоды.

– На луг, – ответил Толя, держа под мышкой подарок матери. – Гонять мяч будем.

Витя посмотрел на мяч, попросил подержать его в руках. Повертел, посмотрел со всех сторон, вынес вердикт:

– Слабый мяч. Горошиной можно пробить…

– Как – горошиной? – посмотрел на него недоуменно Толя. – Его гвоздём трудно проткнуть, а горошиной…

– Не веришь?

– Не верю, – стоял на своём пиротехник. – Обманываешь.

– Доказать?

– Докажи.

– Поспорим?

– На что?

– Да хотя бы на бутылку твоего самогона.

Толя согласно кивнул головой.

Витя достал из-за спины незаряженное ружьё, вынул из кармана пустой патрон. Насыпал на дно немного пороха, затем бумажный пыж,

а сверху положил, сколько вместилось, несколько сырых горошин. Закрыл их опять бумажным пыжом.

Всё это время Толя наблюдал за действиями Виктора, до конца не веря в то, что сырым горохом можно пробить толстый кожаный и крепкий мяч. А когда сосед попросил отнести мяч на несколько метров и положить на столб забора, и вовсе подумал, что бутылку соседу нести не придётся, наоборот, тот отдаст ему свою.

Витя, не вставая даже с места, направил ствол в сторону мяча. Прицелившись, держа ружьё в одной руке, словно играючи, нажал курок.

Прозвучал выстрел – вылетело пламя из ствола, и мяч, лежавший на столбе, пробитый насквозь,упал на землю… Это был уже не мяч, а остатки от него.

Толик был потрясён увиденным и происшедшим на его глазах. Никак не мог поверить, что сырой горох разнёс подарок матери вдребезги. Не расстроился. Он задумался, наверное, впервые в жизни над этим необычным явлением.

С мячом всё ясно – его больше не существует, но неясно только, как мог горох сотворить такое? Сам же видел, что в заряде не было ни одной дробинки…

Видя недоуменный взгляд соседа, Витя пояснил:

– Это не горох разнёс мяч на куски…

– А что?

– Сила, с которой летел горох. Есть такое понятие – убойная сила.

Тот эпизод запал в память будущего учёного на всю жизнь.

С годами понял, что каплей воды можно убить животное и человека, да тот же космический корабль можно поразить той каплей.

Всё дело в скорости этой капли и её энергетике…

Открытия, порох, взрывы... Опыт накапливался по капле, чтобы с годами опереться на него, взять в свои сподвижники и помощники.

Испытания и открытия

...Когда работал в институте полимеров, занимался проблемой ско-рости. И одна из тем была «Скоростные пушки». Разрабатывали проекты по достижению скорости до десяти-пятнадцати километров в секунду. Для этого изготавливались специальные пушки, которые стреляли не при помощи пороха, потому что порох не мог обеспечить такую скорость полёта.

Движение снаряда – шарика на поршне – предлагалось создать из очень длинного ствола с помощью сжатого и раскалённого водорода. Чем меньше атомный вес газа, тем больше скорость его истечения. А самый лёгкий газ – водород.

При испытаниях решили поставить металлические сетки, чтобы определить скорость полёта снаряда между ними. Когда выстрелили, оказалось, что сетки невредимые, а стальной шарик, пройдя через сито сетки, сделался «лапшой»... Пришли к выводу: такой сантиметровый шарик может свободно пробить броню полуметровой толщины. Энергия пробивает, а не сталь, вода и тот же горох…

Над этим Анатолий Юницкий задумался ещё в детстве. И был благодарен соседу, который преподнёс ему главный урок по знаниям о скорости. Виктор Кузьменок наглядным примером ускорил его курс обучения и постижения тайны такого загадочного явления как скорость. А параллельно со скоростью – и понимания ускорения, без которого нельзя набрать эту скорость.

Второе открытие пришло, когда узнал, что Земля движется вокруг Солнца со скоростью двадцать девять километров в секунду. Почему не ощущаем этого? Почему? Сам себе задавал вопрос. И тут же отвечал: «Господь распорядился так, создавая космос и Землю. Мы привыкли к этой постоянной скорости и поэтому не ощущаем движения нашей планеты. А если вмешаться в творение Всевышнего и увеличить или уменьшить скорость, пусть даже самую малость, что тогда? Тогда начнутся необратимые процессы, и погибнет на Земле всё живое, и сам Человек…»

Убеждался, что не абсолютная скорость опасна, а относительные скорость и ускорение.

Когда с друзьями делал поджоги, взрывы, другие баловства, то в полной мере понимал опасность этих занятий. И никогда никто из друзей не подвергался опасности, никто не был ранен или даже опалён от взрывной волны. И сколько раз предостерёг от опасности, когда они самостоятельно хотели что-то взорвать, поджечь в ёмкости порох…

Когда мать обнаружила, что сын домой пришёл без мяча, ответил с горечью:

– Потерял…

И он не врал. Потерял, но нашёл вместо него что-то более важное и существенное, которое будет сопровождать его всю жизнь – знания.

Мать только укоризненно покачала головой, но на сей раз наказывать почему-то не стала…

А самые первые ракеты, которые придумал Анатолий, были… паровыми, работающими на воде. Бывало, найдёт пустую гильзу где-нибудь в лесу, в блиндаже или окопе, нальёт в неё на две трети воды, а если нет рядом воды – написает в неё. Затем эту гильзу открытой частью необходимо было на одну треть забить в какую-нибудь деревяшку. Долго не удавалось забить, не разлив жидкое «топливо», так как для этого приходилось переворачивать патрон и содержимое из него выливалось. Потом догадался забивать патрон камнем снизу

вверх в ветку дерева. Затем, срезав ветку ножом, который, как и спички, всегда был в кармане, сооружал свой первый «космодром». Уже на земле можно было направить патрон вверх, соорудив вокруг из сухих веток стартовую площадку. Вокруг патрона разводился небольшой костёр, и вода в нём начинала нагреваться, затем закипать, пока давление ни достигало нужных сотен атмосфер. Патрон вырывался из плена и улетал от них за сотню метров, оставляя за собой след из пара…

Жили в Донбассе. Анатолию шесть лет…

В кармане три рубля, которые стянул у матери. А мать всегда строго наказывала, говорила, что на глупости деньги тратить нельзя. Но когда Тамара увидела, как детишки уплетают мороженое, вымазав щёки белой сладостью, попросила у брата:

– Толик, купи мне мороженого… Купи, а?..

Дрогнуло сердце у брата, купил сестричке мороженое. Вдобавок и ситро с булочкой – пусть порадуется, пусть усладит душу.

А потом, когда надо было перейти дорогу, взявшись за руки, стояли на обочине и колебались – переходить или не переходить. Машины по дороге мчались и не так часто, можно было смело перейти, не спеша, но нерешительность чуть не погубила их.

Дёргали друг друга за руку, а потом побежали. Споткнулись, упали… Завизжали тормоза грузовой машины: колесо остановилось в десяти сантиметрах от головы Тамары. Рядом лежал Толя.

Это стало уроком на всю жизнь: не воруй деньги, пусть даже у своих близких – будешь наказан. Умолчали о том случае. А Тамара рассказала матери лишь тогда, когда ей исполнилось двадцать восемь лет…

Денег в семье не было, а хотелось попробовать и мороженого, и конфет. Что делали, на какую хитрость шли? Опять же семилетний Толя подходил и к этому вопросу «с научной точки зрения». Узнал, что когда копеечную монету долго тереть ртутью от разбитого термометра, она белеет, становится похожей на десять копеек. А разве будет присматриваться продавщица к той монетке? Конечно же, нет. Заветное мороженое оказывалось у него и его друзей. Правда, он даже не задумывался о вреде для здоровья от этих экспериментов с жидким металлом и о том, что это – обман. Поймёт это он, когда станет постарше, и ему будет стыдно…

Узнал о гиперболоиде инженера Гарина. Решил сам сделать этот фантастический прибор, когда нашёл серебряную монетку – знал, что серебро идёт на изготовление зеркал, правда, не знал, по какой технологии. Решил приспособить для этого электрическую лампочку, причём побольше размером, чтобы было эффектнее.

Взял нитку, намочил её в керосине, обернул вокруг стеклянной колбы и поджёг. Затем резко опустил стекло в воду. Лампочка идеально, по следу горящей нитки, разделилась на две половинки – одна из них и стала заготовкой параболоида. Затем расплавил серебро, пришлось для этого долго помучиться, и вылил его внутрь заготовки, надеясь, что серебро покроет стекло равномерным отражающим слоем, как и у зеркала. Затем можно будет ставить в фокусе свечку и гиперболоид готов.

Однако серебро окислилось, почернело, стало пористым и никак не хотело прилипать к стеклу, а само стекло взяло да и лопнуло.

Испортил две вещи: и серебро, и лампочку. Но своим детским умом понял: любая технология имеет свои секреты и просто так до них нельзя додуматься.

Но желание заниматься «ракетостроением» не пропадало, наоборот, усиливалось. Горючее заменяли легковоспламеняющиеся расчёски, но они слабо горели. Перешёл на киноленты… Конструировать ракеты «помогали» лётчики, сбрасывая на землю серебристые ленты. Никто не знал, что это за ленты, для чего предназначены. Потом он узнает, что они «заметали» следы, прячась во время учений от радаров.

Так вот из тех лент получались отличные корпуса для ракет. Накрутит в несколько слоёв, обернёт вокруг «формы» – металлической трубы, склеит, чтобы готовую можно было содрать с остова, и тогда можно делать к ней начинку, готовить к полёту в «космос».

В деревне электричества не было, учились при лучине. А потом уже при керосиновых лампах. Кинопередвижка приезжала с движком, который и давал электричество для кинопроектора.

А когда рвалась лента во время демонстрации фильма и киномеханик отбрасывал в сторону обрывки ленты, то Толя подхватывал её на лету и тут же прятал в карман.

Так он добывал горючее для своих ракет – эта плёнка горела не хуже пороха.

Не забывал при этом, что нужно и фильм смотреть. Запомнилось, что он очень удивился непонятному факту: в школе учились на белорусском языке, а герои киноленты разговаривали почему-то на русском, и многие слова для него были непонятны.

Когда задавал этот странный вопрос взрослым, ни от кого не услышал внятного ответа. Даже от учительницы, которая учила детей родному языку…

Она отвечала невнятно:

– Понимаешь, Юницкий, все должны знать язык Пушкина…

– А Коласа и Купалы? Богдановича?

– Тоже.

Но ответ для него был непонятен…

«Тоже»? А что главнее? Может, Колас и Купала, а потом – тоже и Пушкин? Богданович на нашей земле родился и писал, а Пушкин…

Озёры

Тот день в начале 2001 года не предвещал ничего: ни плохого, ни хорошего, день как день, как все, что чередой пролетали до этого.

Помнится, что проблем в компании накопилось больше чем достаточно, и как с ними можно было справиться, не знал. Созданная им вместе с партнёром Дмитрием Березиным компания «Научно-производственный комплекс Юницкого» сначала взяла хороший темп в работе, а потом пошло всё на спад. Из десяти миллионов долларов, что нужны были для полнокровной работы компании, партнёр вложил лишь 15 процентов.

В подчинении генерального директора Анатолия Юницкого было более ста творческих работников, и каждый из них работал, не зная ни сна, ни отдыха…

А как всё хорошо начиналось!

В самом начале, когда были обещаны золотые горы мэром Озёр Ващихиным, когда проводили презентацию проекта струнного транспорта, приехал на это мероприятие и губернатор Московской области Борис Громов.

Тогда и познакомились, тогда и услышал Анатолий Юницкий из уст Громова отзыв:

– Очень интересный и перспективный проект!

А Ващихин ему в такт нахваливал и нахваливал, обещая:

– Мы же сможем построить эту дорогу до Москвы. Людям будет удобно добираться до столицы, потому что железной дороги нет. Мы прославим Озёры на весь мир. Представляете, жители Озёр дорогу в сто пятьдесят километров смогут проехать за полчаса. Более того, мы приняли решение именно на территории Озёр строить научно-производственную базу, в которую войдут завод по производству транспортных модулей, опытный участок по испытаниям струнной транспортной системы, депо, вокзалы и многое-многое другое…

Никогда в Озёры не приезжало такое высокое начальство, тем более губернатор. И благодаря посещению выставочной презентации Громовым, благодаря тому, что об этом факте написали многие крупные газеты, городок стал известен на всю страну.

Строительство полигона было начато значительно позже, чем планировалось, когда был перечислен первый аванс. Правда, не стратегическим партнёром Березиным, не правительством Московской области, не администрацией Озёр, а губернатором далёкого Красноярского края Александром Лебедем. Первые сто пятьдесят метров первой в мире грузовой струнной дороги должны были в скором будущем вступить в строй. Такого транспорта нет нигде на всём земном шаре.

Громов приезжал и позже, и не один раз, интересовался, как продвигается строительство, а потом перестал посещать «струнный город» – то ли интерес к дороге пропал, и он охладел к этому проекту, то ли закрутили высокого чиновника более важные и правительственные дела, неизвестно…

А с зарплатой пока не выходило так, как было задумано вначале. Коллектив начал роптать: сколько можно работать без зарплаты, уже четыре месяца – и ни рубля? Но как объяснить работникам, что на деньги Лебедя можно только покупать арматуру, бетон, вести строительные работы, а за заработную плату отвечает партнёр Березин.

Юницкий не раз обращался к Березину, но тот только отмахивался от него, словно от надоедливой мухи. Не было денег, случились проблемы с бизнесом. Тогда он вышел на Громова – губернатора Московской области.

Тот с удивлением, словно не был в курсе дел, спросил:

– А что, разве Березин не финансирует? Нет? Я с этим разберусь. Возвращайтесь спокойно, мы утрясём все вопросы.

Но воз проблем не сдвинулся с места ни на миллиметр…

За полгода до этого…

С работы до его места обитания идти было около получаса. Своего угла у Юницкого не было, снимали с Надеждой у хозяев двухкомнатную квартиру.

Зима. Крещенские морозы. Автомобильные дороги посыпают песком и солью. Изредка посыпают и тротуары.

Дождавшись на переходе, когда на светофоре загорится зелёный свет, Анатолий Юницкий начал движение. Наступил на бугорок. Решил сделать шаг в сторону, чтобы сойти с него. Нога неожиданно скользнула по ледяной поверхности, покрытой снегом, и он в мгновение ока оказался на земле. Упал на правый бок, больно ударившись бедром о мёрзлую землю. При этом как-то подозрительно хрустнула нога, словно сломался черенок у лопаты.

Перевернулся на спину, увидел, что ботинок левой ноги ненатурально повёрнут в сторону, как если бы Анатолий лежал не на спине, а на левом боку.

Кто-то наклонился над ним, спросил:

– С вами всё в порядке? Сможете подняться?

Попробовал пошевелиться, всё тело пронзила тупая боль.

– Вам вызвать «скорую»?

– Да нет, я сам справлюсь…

Лёжа на мёрзлой земле, достал из кармана мобильный телефон, набрал номер.

– Надюша, – услышал он голос Надежды и обрадовался, – я, кажется, сломал ногу и лежу на тротуаре недалеко от нашего дома. Вызови «скорую» и сама подходи ко мне.

Надежда прибежала сразу же, а «скорую помощь», на морозе под тридцать, пришлось ждать больше часа. Она наклонилась над ним, спросила, что случилось.

– Нога, что-то с ногой…

Когда приехали медики и положили его на носилки, попросили повернуть ногу, потому что она лежит как-то неестественно.

– Я не чувствую её, вы разве не видите, что она сломана?

Находился в шоковом состоянии, боль ещё не приходила к нему. Поэтому врач не сразу определил, что нога сломана в двух местах.

Отвезли в больницу, положили в хирургическое отделение. Надя проявила чудеса изобретательности. Не было мест в палате, так она «нашла подход» к влиятельным медикам, одному сунула в карман бумажку, второму… Нашлось хорошее место, сразу же им занялись врачи: сделали уколы, внимательно осмотрели переломы.

Дрелью просверлили пятку, продели в отверстие толстую проволоку и подвесили к ней тяжёлую гирю.

Неотступно рядом с ним находилась Надежда.

Когда отсутствовала, лежал недвижимо в одиночестве на вытяжке, а это целый месяц, думал, многое вспоминал, анализировал события, факты, явления. И всё сходилось к тому, что он говорил себе: «А я, оказывается, счастливый человек…»

Ещё раньше, в Гомеле, после того как власти города отняли Центр научно-технического творчества молодёжи «Звёздный мир», всё имущество и два миллиона честно заработанных советских рублей, он создал небольшую коммерческую компанию «Юнитран».

Стал искать инвестора, чтобы развить струнный транспорт, раздавал рекламные листки, публиковал свои проекты в областной газете, в республиканских СМИ. Стратегическим инвестором и партнёром стал Александр Капитонов. Он жил в Мозыре, занимался бизнесом – сначала строительным, потом перешёл на нефть.

Не Анатолий Юницкий нашёл его, а наоборот, прочитав в журнале об идеях гомельского изобретателя, узнав, что тот является сыном Эдуарда Петровича, предложил ему сотрудничество.

В начале своей деятельности Капитонов и сам очень нуждался в чьей-то помощи. И первым помощником по стечению разных обстоятельств оказался отец Анатолия – Эдуард Петрович Юницкий.

С первой встречи Анатолий понял, что Александра ему Бог послал – энергичный, добродушный, улыбчивый. Подумал, что на него можно положиться, довериться.

При первой же встрече признался:

– Ты мне сразу понравился. Мы с отцом твоим дружим, и я считаю его порядочным и честным человеком. Он не только мне помог, одолжив необходимую сумму денег, а и другим помогал. Верю, что и у тебя такой же характер.

Юницкий предложил подписать лицензионное соглашение о совместном бизнесе, 50% на 50%, при условии, что инвестор вложит в научные исследования три миллиона долларов в течение трёх лет.

– Нет проблем, – сразу взял инициативу в свои руки Капитонов. – Сначала мы откроем совместную компанию в Минске. Потом – в Германии, в городе Хертен, где у меня есть хорошие связи в «Русском доме», там нас поддержат. Зарплата у тебя будет тысяча долларов в месяц. Нужно только придумать название компании.

– «Новые Транспортные Линии», «НТЛ». Да и на немецком будет так же звучать – «NTL». А как же финансирование?

– Не волнуйся за это, я вкладываю первый миллион долларов. Дальше, по мере продвижения вперёд, вложу и второй, и третий. Уверен, что наш «НТЛ» заработает успешно и с большим экономическим эффектом. Когда начнёт идти доход, мы его будем делить пополам – пятьдесят на пятьдесят. Но не деньги, наверное, главное, а то, что мы взялись за такую отличную идею.

Но забегая немного вперёд, следует констатировать, что не оправдал Капитонов надежд Юницкого – оказался прощелыгой, человеком без чести и долга. Даже мог пойти на убийство своего партнёра. Поэтому с ним, особо не сожалея, Анатолий расстался...

За продажу трёх процентов акций – сто тысяч долларов – Анатолий купил себе квартиру в Москве. К тому времени уже родилась первая дочь – Настенька. К Анатолию приехал сын Денис, жил у них. Сын переменился, не смотрел уже исподлобья на отца, как раньше, улетучилась ершистость, внутренняя неприязнь. Подрос парень, наверное, понял, что к чему в этой жизни.

Сын оказался сообразительным парнем, как и отец, решал любые сложные задачи. Не только математические, но и те, что задавала жизнь. И решил главную для себя задачу – сошёлся с отцом...

И ещё раз убедился генеральный конструктор струнных дорог: там, где соприкасаются деньги и изобретательство, никогда не будет достигнут компромисс. Деньги постараются подмять под себя изобретателя, либо раздавив его, либо отняв всё и выкинув автора за ненадобностью. Но СТЮ – струнный транспорт Юницкого – и его автор оказались слишком мощными, не по зубам мелким акулам капитализма, выстояли, нашли силы для дальнейших действий. Если даже и найдётся какой-нибудь одиночка олигарх-инвестор, вложит свои деньги, то не будет ожидать годами главного – получения своих дивидентов, а захочет всё и сразу, а не потом, в светлом будущем. И как мы его ни будем убеждать, что через какое-то время прибыль во стократ покроет его первоначальные расходы, потраченные на дорогостоящий проект, не услышит нас, к сожалению.

Значит, нужно искать того инвестора или много инвесторов, которые поверят, которые, вооружившись терпением, дождутся своего «звёздного часа».

Ещё – надежда на государство. Только государство, увидев выгоду для страны и людей, может взяться за претворение в жизнь такого масштаба проекта. Перед этим, конечно, рассчитав и взвесив всё до мелочей, убедившись, что деньги не пропадут, а вернутся, умноженные во много раз, в государственную казну.

И при этом не будет нарушена экология, а промышленность в разы уменьшит свои энергетические расходы по перевозке грузов, не применяя при этом традиционные бензин и дизельное топливо. Правда, государство – это не что-то абстрактное и безликое, а весьма конкретные чиновники. И ведут они себя каждый по-своему.



Выставку в Ганновере посетили члены правительственной делегации Беларуси, 1996 год

Любой плод вкусен тогда, когда он созрел. Так и здесь.

Должно «созреть» в умах новое мышление, как и подход, отношение к новым неожиданным открытиям и изобретениям. Вопрос только – как долго будет проходить «созревание». Когда наступит осень и человек соберёт плоды – богатый урожай. Урожай всего человечества.

Клич жителям Планеты брошен.

Услышат ли они тот зов?

Уверен Юницкий – услышат, обязательно услышат.

Надежды и реальность

На Всемирной выставке в Ганновере в 1995 году Анатолий Юницкий демонстрировал действующую модель своей струнной дороги. К нему подошли члены правительственной делегации из Беларуси во главе с Президентом Александром Лукашенко.

– Вы белорус? – уточнил у него Александр Лукашенко, пожимая радостно руку. – И это вы изобрели этот оригинальный транспорт?

– Да, я, этому изобретению около двадцати лет.

– И идея воплотилась в жизнь?

– К сожалению, нет. Не находились надёжные инвесторы, а если они были, то мы с ними расставались.

Лукашенко попросил продемонстрировать действие струнной дороги, удивился:

– Её можно проложить между Минском и Москвой? Можно доставлять по ней пассажиров и всевозможные грузы?

– Да, Александр Григорьевич, и это будет в несколько раз дешевле, чем обычным транспортом.

– Это возможно осуществить только на государственном уровне. Я готов оказать вам всяческую поддержку, даю слово. Приедете домой, обращайтесь. – И, обратившись к своим помощникам, дал поручение: – Возьмите на заметку, будем думать что к чему…

Анатолий воспрянул духом – если в этом заинтересован сам руководитель государства, то есть надежда, что в ближайшем будущем проект струнного транспорта будет претворён в жизнь.

И это случилось через год после того, как развалилась созданная в Минске компания «НТЛ», которую взялся финансировать Капитонов. Капитонов сбежал в Киев от белорусского КГБ, не успев, как обещал, «закатать Юницкого в асфальт», а Юницкий остался в Минске и всё-таки не терял надежду достучаться до правительства.

Перед Юницким закрылись все двери. Сначала он парил в воздухе, размахивая крыльями, надеялся на поддержку, а получилось…

Крылья сломали, даже не извинились, что столько времени водили его за нос.

И вот тогда он отправился в Москву. Там, уверен был, найдёт понимание, ему пойдут навстречу.

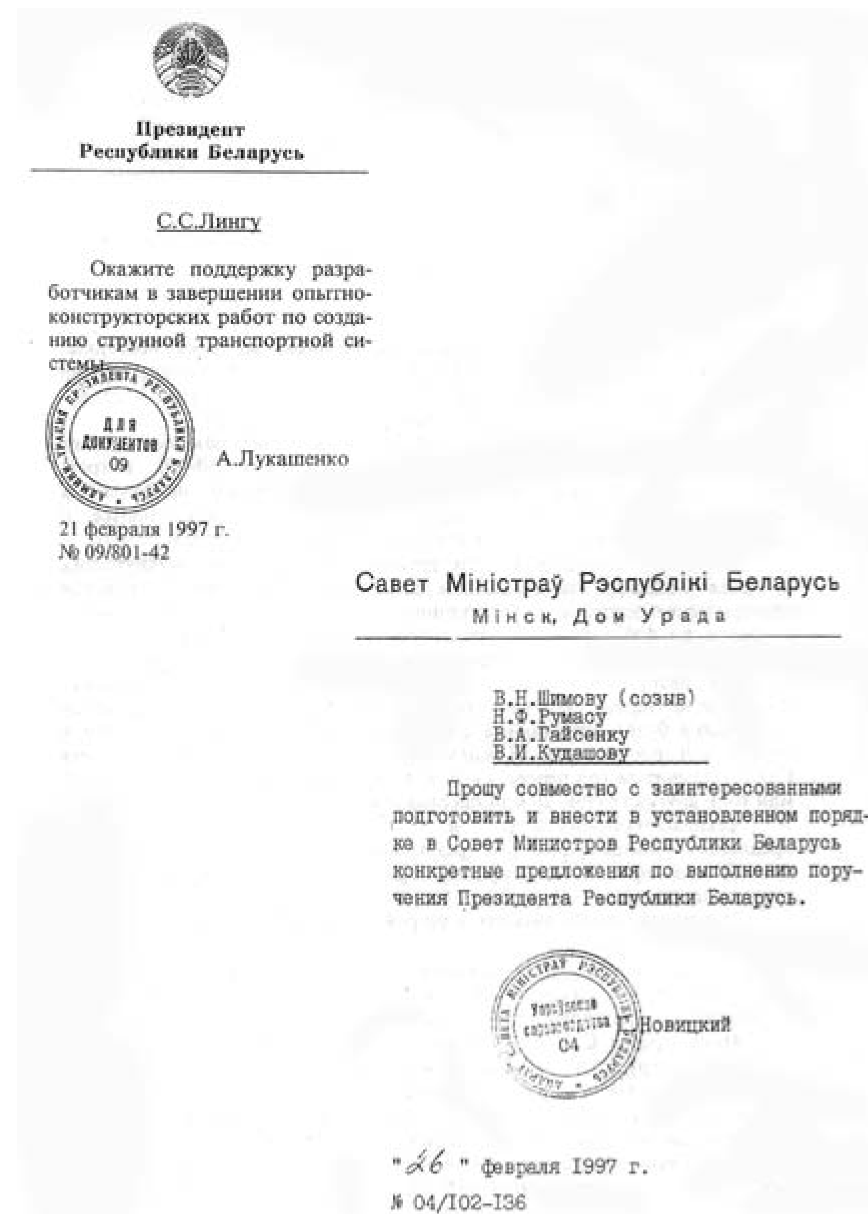
Так он очутился в Москве…

... А так всё хорошо начиналось в Беларуси! После встречи Президента Беларуси Александра Лукашенко и генерального конструктора Анатолия Юницкого было сделано несколько поручений министерствам о поддержке СТЮ.

Проект тогда не был реализован, отложили до лучших времён.

Сегодня уже многое изменилось, и Анатолий Юницкий нашёл на своей родине понимание и поддержку. Творческий коллектив по созданию юнибусов расширяет свою деятельность. А опытный полигон решили строить в Беларуси. В декабре началась процедура землеотвода под строительство тестовых участков небесных дорог в Минской области.





Президент
Республики Беларусь

С.С.Лингу

Окажите поддержку разработчикам в завершении опытно-конструкторских работ по созданию струнной транспортной системы.

Для документов 09

А.Лукашенко

21 февраля 1997 г.
№ 09/801-42

Савет Міністраў Рэспублікі Беларусь
Мінск, Дом Урада

В.Н.Шимову (созыв)
Н.Ф.Румасу
В.А.Гайсенку
В.И.Кудашову

Прошу совместно с заинтересованными подготовить и внести в установленном порядке в Совет Министров Республики Беларусь конкретные предложения по выполнению поручения Президента Республики Беларусь.

Г.Новицкий

"26" февраля 1997 г.
№ 04/102-136

Президенту Республики Беларусь
Лукашенко А.Г.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

14.01.97 № 09/801-42

О техническом предложении "Струнная высокоскоростная транспортная магистраль"

В Администрацию Президента Республики Беларусь поступило техническое предложение о создании в республике высокоскоростной струнной транспортной системы (СТС), относящейся к транспортным средствам нового поколения, и не имеющей аналогов в мире.

Струнные пути специальной конструкции запроектированы на легких опорах, высотой 10-20 м, установленных через 50-100 метров. Рельсы-струны набраны из стальных предварительно напряженных проволок, находящихся в специальной среде и защитном корпусе, и закреплены в анкерных опорах, размещенных с шагом до 2000 м.

Благодаря высокой ровности струнных путей (из-за их растянутости), а также большой статической и динамической жёсткости колёсные электрические экипажи с электронным управлением смогут развивать скорости до 400 км/час, в перспективе - 500, 600 и выше. При этом себестоимость проезда будет гораздо ниже чем на железной дороге.

По авторским оценкам однопутная трасса СТС в условиях неосвоенных территорий по стоимости с учетом вокзалов и грузовых терминалов будет сопоставима с нефтепроводом диаметром в 720 мм и пропускной способностью 18 млн.тонн нефти в год. При этом однопутная СТС обеспечит за год перевозку 20 млн.тонн нефти и нефтепродуктов, 10 млн.тонн других грузов, 20 млн.пассажиров.

Технико-экономические и экологические характеристики предлагаемого вида транспорта чрезвычайно привлекательны:

1) для прокладки струнных трасс потребуется незначительное отчуждение земли;

2) отпадает необходимость в устройстве насыпей, выемок, тоннелей, в вырубке лесов, сносе строений;

3) из-за низкой материалоёмкости и технологичности трассы СТС будут значительно дешевле обычных и скоростных железных дорог, автобанов, монорельсовых дорог и поездов на магнитном подвесе;

4) по трассе СТС с высокими скоростями смогут перемещаться пассажиры и грузы, передаваться ток высокого напряжения, могут быть проложены и надежно защищены волоконно-оптические линии связи.

Фактически речь идет о качественно совершенно новой, многофункциональной и единой энерго-транспортной и коммуникационной магистрали. Стоимость ее при сопоставлении с раздельным устройством транспортного пути, линий электропередачи и

связи может оказаться в 10 раз ниже (только транспортная составляющая примерно в 6 раз дешевле автомобильного транспорта).

Проект прошел экспертизу в ряде научных и государственных организаций Республики Беларусь и России. Он одобрен Правлением Научно-технического парка 16 февраля 1995 г. (отзыв подписал Председатель Правления, академик АН Беларуси Ф.Н.Капуцкий), а также научно-производственным объединением "Транстехника" Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 30 июня 1995 г.

На совещании у Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 18 августа 1995 г. была отмечена актуальность создания высокоскоростной новой транспортной линии, целесообразность участия Министерства транспорта и коммуникаций в сотрудничестве, в том числе в уставном фонде предприятия (общества), создаваемого для реализации проекта.

Академики АН Беларуси Ф.Н.Капуцкий и М.С.Высоцкий в обращении к Президенту Республики Беларусь от 3.04.95 подчеркивали, что транспортные модули струнной транспортной системы при большей экономичности будут развивать скорость самолета, а по экологической безопасности превзойдут электромобиль, так как для них не потребуется аккумуляторы, автомагистрали и эстакады.

На заседании комиссии Ученого Совета Петербургского государственного университета путей сообщения 20 марта 1996 г. отмечены актуальность, оригинальность и практическая целесообразность реализации проекта СТС в географических и климатических условиях Северо-Западной зоны, а также технико-экономическая эффективность перехода от плоской системы железной дороги в пространственную систему.

Было рекомендовано построить опытный участок для выявления оценки основных конструктивных параметров, для чего изыскать возможность финансирования.

По оценкам Института независимой экспертизы инвестиционных и кредитных проектов (письмо от 24 января 1997 г. № 10) создание струнных транспортных систем позволит реализовать стратегические интересы Республики Беларусь путем участия в освоении месторождений нефти в Тимано-Печерском и Приобском месторождениях России (с суммарными запасами около 5 триллионов тонн), а также освоении шельфа Ледовитого океана.

Доставка нефти в Европу с использованием СТС будет самое малое в 1,5-2 раза дешевле, чем по нефтепроводу. А в совокупности с экологической чистотой это скоростная многофункциональная транспортная система будет предпочтительной в любом регионе.

Для промышленного освоения разработок предложено создать акционерное общество с участием государства, а также потенциальных потребителей - Белнефтепродукта, Белтрансгаза, Министерства транспорта и коммуникаций, заинтересованных инвесторов России и дальнего зарубежья.

3

При правильно выбранной стратегии, начиная с поддержки получения патентов на СТС за рубежом, Республика Беларусь сможет получать большие дивиденды, продавать лицензии и ноу-хау, участвовать на выгодных условиях в освоении сырьевых месторождений и строительстве СТС за рубежом.

Приоритет создания в Республике Беларусь скоростной транспортной системы XXI века станет для мировой общественности подтверждением наличия в республике высокого научно-технического потенциала и значительно повысит ее международный рейтинг (конструкторы вносят идею о строительстве высокоскоростной магистрали "Москва - Минск - Лондон (Париж)".

В создание высокоскоростного транспорта Европейским Сообществом запланировано до 2010 г. вложить около 400 миллиардов долларов США.

Реализация программы создания СТС может быть ускорена, если будут последовательно решены следующие вопросы:

1) включение программы создания СТС как новейшей транспортной технологии в Реестр Государственного комитета по науке и технологиям;

2) выделение кредитных средств на патентование изобретений в составе программы СТС под залог пакета патентов;

3) определение в качестве генерального заказчика по Программе СТС Государственного комитета по науке и технологиям Республики Беларусь, а в качестве заказчиков-пользователей Минтранса, Минтопэнерго, Минсвязи, концерна "Белнефтепродукт";

4) выделение помещения для конструкторского бюро в г.Гомеле или г.Минске с оплатой за аренду по льготному тарифу;

5) создание опытного участка для экспериментального выявления конструктивных параметров СТС и проведение необходимых испытаний заказчиками-пользователями;

6) выделение через Госкомитет по науке и технологиям необходимых средств для окончания конструкторских работ, строительства опытного участка и экспериментальных работ.

С учетом изложенного выше считаю целесообразным поручить Совету Министров Республики Беларусь оказать поддержку разработчикам в завершении опытно-конструкторских работ по созданию струнной транспортной системы.

Вносится на Ваше рассмотрение.

Помощник Президента
Республики Беларусь П.А.Капитула

09 Лячков 222 25 69
дз16

Губернатор Александр Лебедь

Всё произошло, можно сказать, случайно, хотя вся жизнь Анатолия Юницкого соткана из закономерных случайностей.

Сергей Сибиряков… Он даже не работал в компании Анатолия, был простым тридцатилетним чиновником, хотя должность занимал высокую – начальник департамента одного из министерств.

Ездили вместе на различные конференции и симпозиумы, рассказывали с высоких трибун и на страницах крупных журналов о «струнах».

Сблизились с ним, а потом и подружились. Сергей проникся его идеей струнного транспорта, поверил в него безоговорочно, даже «заразился» его проектом и поэтому старался всячески помочь.

У него в кабинете, прямо над рабочим столом, были натянуты струны, и он демонстрировал всем, в том числе министрам, работу действующей модели СТЮ.

Это он нашёл в 2000 году инвестора Дмитрия Березина, убедил его стать стратегическим партнёром Юницкого.

Когда Анатолий лежал в больнице на вытяжке, не имея возможности ни повернуться, ни передвинуться, заскочил к нему в палату Сергей. Надежда неотступно находилась возле больного.

Это был февраль 2001 года.

– Анатолий, я отлучусь на недельку, – расставаясь, сказал Сибиряков, – ты уж тут как-нибудь без меня. Хотя у тебя надёжная помощница, – посмотрел он с улыбкой на «внештатную медсестру».

Надя почему-то покраснела, опустив голову.

– Куда отлучишься? В какую командировку?

– Да слетаю в Красноярск, есть там срочные дела.

– Что ж, чистого неба, – пожал руку Сергею. – Возвращайся…

Это уже потом, когда Сергей возвратился, рассказал со всеми подробностями о том, что случилось с ним..

Поездка в Красноярск, как оказалось, была послана самой судьбой.

Случилось так, что тем же рейсом летел в Москву и губернатор Красноярского края Александр Лебедь. У Сергея сразу же созрел дерзкий план. Такая возможность могла представиться один раз в сто лет.

Ему нужно было сесть рядом с Лебедем – чего бы это ни стоило. Но как это сделать, когда все билеты были распроданы. Он находит человека, который смог ему в этом помочь.

Не пожалел за услугу тысячу долларов. Всё связалось, получилось.

Его место оказалось сзади, но это ещё и лучше, не так заметна будет его навязчивость. Когда взлетели в небо и прошло немного времени, он осмелился обратиться к красноярскому губернатору:

– Александр Иванович, можно ли к вам обратиться?

– Обращайтесь, – хрипло ответил Лебедь.

– Фамилия моя Сибиряков, работаю начальником департамента министерства. Но я обратился к вам не по служебным делам, но и не по личным. У меня есть друг, который изобрёл струнный транспорт. Это когда не нужно прокладывать асфальтовые дороги, а двигаться над землёй. Очень перспективный проект, а дороги удобные, экономичные и не нарушается экология.

Лебедь уже повернулся к Сергею, посмотрел на него.

– Давайте поступим с вами так. Я сутки не спал. Я пару часов подремлю, а потом мы вернёмся к вашим струнам. Идёт?

– Конечно.

Сибиряков терпеливо ждал, когда проснётся Александр Иванович. Вновь и вновь пересматривал бумаги, готовился к разговору. И не заметил, как сам задремал. Вздрогнул, когда до плеча дотронулся Лебедь.

– Ну, выкладывайте ваши предложения. Слушаю вас.

Сидящий рядом паренёк согласился поменяться местами с Сергеем.

– Александр Иванович, технология струнной системы очень проста. Вот смотрите, фотографии и рисунки…

Лебедь взял в руки листы бумаги, начал внимательно рассматривать фотографии.

– Устанавливаются столбы-опоры. К ним крепятся рельсы. Рельсы изготовлены на основе растянутых струн. Что это такое? Каждая струна набрана из нескольких сотен высокопрочных проволок и помещена в прочный стальной корпус, а он, в свою очередь, заполнен специальным бетоном. На высоте от пяти до десяти-двадцати метров подвешен путь, по которому будут двигаться транспортные модули на стальных колёсах с приводом от двигателя. Система прочная и в то же время гибкая.

– Ну и какую же скорость может развивать транспорт? – задал первый вопрос красноярский губернатор.

– Юнибус может развивать скорость до 350 километров в час. Но и это не предел. Скажу ещё, что такая дорога разрешит многие проблемы в отдалённых районах, где трудно и сложно проложить железнодорожное полотно или автомобильные дороги.

Александр Иванович сложил листы бумаги, отдал назад, задал новый вопрос:

– А сколько по такой дороге можно перевозить груза и пассажиров?

– Свыше ста тысяч пассажиров в сутки. Грузов за одни сутки можно перевезти более чем двести тысяч тонн.

Лебедь удивлённо повертел головой, задумался. Сибиряков выждал паузу, не «нагружал» больше уставшего губернатора. Терпеливо дожидался, когда тот, если его заинтересовала идея, задаст новый вопрос.

– И последнее, Сергей Анатольевич, дорого ли обойдётся строительство вашей струнной трассы?

И к этому вопросу был готов друг Юницкого. Он подал губернатору расчёты по строительству струнной дороги, пояснил:

– Вот все расчёты. Если строительство одного километра железной дороги обходится в три-пять миллионов долларов, автомобильной – пять-десять миллионов долларов, высокоскоростной дороги – пятьдесят-шестьдесят, то затраты на прокладку километра рельсо-струнной системы обойдутся всего до двух-трёх миллионов долларов – максимально. Реально – значительно дешевле.

Александр Иванович не отрывался от листа бумаги, на котором пестрели цифры.

– Но дорога, как я понимаю, только в чертежах и фотографиях? – посмотрел на собеседника генерал. – Её же нельзя увидеть на практике?

– Стометровую действующую модель струнной дороги в масштабе 1:5 можно сегодня посмотреть в парке «Коломенский», в Москве. А ещё мы хотим построить испытательный полигон в городе Озёры, на юге Московской области.

– Кто руководит всем проектом?

– Анатолий Юницкий, академик, он возглавляет ОАО «НПК Юницкого».

Лебедь всегда был человеком дела, и поэтому задал практический вопрос:

– В Красноярске потом можно будет построить такую дорогу?

– В любых болотах, тайге, в горах.

Генерал словно отдал приказ своему подчинённому, промолвил:

– Готовьте договор! Вам будут выделены деньги для окончательного строительства полигона. Первый транш вы получите в течение следующего месяца.

А когда вышли из самолёта, Лебедь спросил у Сибирякова:

– Мы можем сейчас посмотреть действующую модель?

– Можем, если в парк «Коломенский» приедем до темноты. Жаль только, что Анатолий Юницкий в больнице – сломал ногу, возвращаясь с работы.

«Благодаря» тому, что Юницкий попал в больницу, демонтаж модели в Коломенском перенесли на месяц. А если бы разобрали дорогу, не было бы что показывать Лебедю. Стечение обстоятельств опять сыграло в пользу Анатолия.

– Ничего. Поехали в Коломенский!

Генералу напомнил помощник, что в администрации Президента через два часа деловая встреча, но Лебедь только отмахнулся:



А. Юницкий и С. Сибиряков на строительстве полигона СТЮ, г. Москва, 2001 год

– Подождут… Здесь важнее дела.

Когда приехали на место, Лебедь искренне удивился, глядя на эстакаду. А когда по струнам начал двигаться агрегат, не выдержал, стал на колено в глубокий снег, начал всматриваться во что-то.

– Я думал, что здесь магнитный подвес, а тут колесо катится по рельсу.

– Да, по струнному рельсу, потому что внутри каждого рельса натянута струна усилием в две тонны.

Он отряхнул с колен снег, поправил ремень на длинном, почти до земли, кожаном пальто, ещё раз посмотрел на струнную дорогу, произнес чётко и громко:

– СТЮ в России – быть! Хотя он у нас мог быть ещё двадцать лет назад.

И, повернувшись к Сибирякову, уточнил:

– Здесь будет построен испытательный стенд?

– Нет, в Озёрах, под Москвой.

– Сколько нужно денег на завершение его строительства?

– Триста тысяч долларов, Александр Иванович.

– Готовьте договор. Пусть подпишет его Юницкий, и приезжайте в Красноярск за моей подписью.

Когда Сергей Сибиряков пришёл в больницу к Анатолию, чуть ли не с порога объявил об этом радостном событии. Сначала Юницкий не поверил, думал, что друг подкалывает его, но когда Сергей показал визитку губернатора и проект уже составленного договора, который нужно было немедленно подписать, радостно воскликнул:

– Ну ты и молодчина! Я плашмя лежу на больничной койке, а ты решаешь за меня такие важные вопросы.

– Будешь должен, нальёшь когда-нибудь фужер шампанского.

– Обязательно, и даже в ближайшее время. Слушай, Сергей, здесь одна история произошла…



Рельсо-струнная путевая структура модели СТЮ выдерживает не только вес юнибуса, но даже и вес генерального конструктора, г. Москва, 2001 год

Сибиряков посмотрел на Анатолия, ожидая, когда тот прояснит обстановку.

– Мне свидетель нужен…

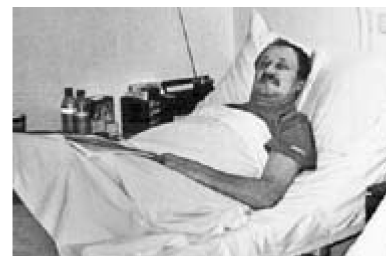
Сергей нахмурился, подумал, что друг снова попал в какую-нибудь судебную историю и в чём-то нужно свидетельствовать.

Уточнил:

– Это связано с твоей травмой? Может, в суд кто подал, и тебе нужны свидетели? Раз надо, то я согласен.

Юницкий засмеялся:

– И с травмой тоже всё связано. Но главное, что во всём виновата Надежда.



Находясь в больничной палате с двойным переломом ноги, генеральный конструктор СТЮ подписал договор с губернатором Красноярского края А. И. Лебедем на строительство полигона в городе Озёры – в 2001 году

Сергей недоумевал ещё больше, перевёл взгляд на неё.

Чтобы больше не мучить Сергея, на всю палату заявил:

– Женюсь я! А для бракосочетания мне нужен свидетель. У нас в Беларуси называют «шафер» – с ударением на «а». Так как, Сергей, будешь моим шафером?

Только после этого Сергей Сибиряков пришёл в себя, поднял радостно руки, воскликнул:

– Буду, буду! С радостью соглашусь! Поздравляю, Анатолий! Поздравляю, Надежда!

Бракосочетание наметили на следующей неделе. Подготовку к этому мероприятию Анатолий Юницкий поручил своему другу…

Первые сто пятьдесят тысяч долларов пришли через две недели.

Александр Лебедь сдержал своё слово, как и всегда, когда обещал что-нибудь сделать. Березин, партнёр Юницкого, который обязан был финансировать проект, потому что дал на это согласие и подписал лицензионное соглашение, обрадовался:

– О, так у нас и финансирование идёт нормально!

– Но это не от вас исходит, – возразил Анатолий Юницкий, – это губернатор Красноярского края Александр Лебедь даёт нам деньги.

Березин удивился, пожал плечами. Непонятный был человек. Вначале пообещал помогать и выделять деньги, но видя, что нет быстрой «отдачи», прекратил финансирование.

Из Красноярска деньги пришли в феврале, и на май наметили пустить в строй полигон. Наметил не Юницкий, а красноярские чиновники. Анатолий понимал, что это нереально, потому что ещё даже не было проектной документации. А само строительство предполагалось быть сложным.

Возмутился и Лебедь, спросил, почему так долго. Юницкий назвал причины. Убедил всё же генерала. Понятливый был человек, он никогда не любил спешки, а особенно в новых проектах.



Приезжал на полигон в Озёры и председатель Госстроя России генерал-полковник Н. П. Кошман. Изъявил желание прокатиться над землёй на Ю-21. Потом, преодолев страх, достиг верхней точки и вернулся назад. Воскликнул с восторгом, сидя в кабине: «Никогда в жизни не испытывал такого восхищения и комфорта!», 2005 год



Александр Лебедь в Озёрах, 2001 год

Но, тем не менее, через несколько месяцев пришло ещё сто тысяч долларов.

Лебедю докладывали о ходе строительства каждую неделю, напрямую.

Анатолий уже к тому времени отказался от костылей, пробовал ходить самостоятельно. А потом, когда почувствовал, что твёрдо стоит на ногах, вплотную занялся испытательным полигоном.

Символичный камень нулевого километра будущей трассы заложили десятого марта 2001 года, а на октябрь наметили первые испытания. На берегу Оки начала вырисовываться ажурная стальная конструкция.



Строительство тестового участка грузового СТЮ, г. Озёры, 2001 год



А. Лебедь: «Струнным дорогам Юницкого в России – быть!», 2001 год

Струнный путепровод держался на двух анкерных опорах. Одна из них находилась на уровне земли, а другая – на пятнадцать метров выше. Расстояние между опорами 150 метров.

Между ними натянуты две струны, каждая из которых сформирована из девяти стальных арматурных канатов диаметром 15 миллиметров каждый. А они в свою очередь заключены в трубы из нержавеющей стали, диаметр которых сто два миллиметра. Натянуты они гидравлическими домкратами с суммарным усилием около 450 тонн, закреплены на опорах оригинальными анкерами.

Поддерживали путевую структуру от провисания четыре промежуточные опоры и система растяжек – испытывали разные варианты струнных пролётных строений.

В качестве имитатора транспортного модуля прибегли к услугам обычного серийного грузовика ЗИЛ-131. Переоборудовали только колёса – заменили на стальные, сделав их с двумя ребордами. И в этом случае не нужен был руль, его отключили. Контактный профиль колеса повторял геометрию самой трубы путепровода, за счёт чего обеспечивалось оптимальное сцепление при минимальном износе пары.

Всё шло успешно. Впереди виднелся финиш.

За две недели перед пуском, в первой декаде октября, неожиданно приехал губернатор Громов. Походил, посмотрел, убедился, что работы подходят к концу, удовлетворённо спросил у Юницкого:

– Значит, финансирование открыто?

– Открыто, но не Березиным, а губернатором Красноярского края Александром Ивановичем Лебедем.

Лицо у губернатора Московской области, казалось, потемнело:

– Как – Лебедем? При чём здесь Лебедь? Вас должен был финансировать Березин. Не так ли?

Он строго посмотрел на озёрского мэра.

Тот, потупившись, отвернулся в сторону.

– Ёлки-палки… Не проследишь, ничего сделать не могут. А как вы вышли на Лебедя?

Вопрос адресовался Анатолию Юницкому.

Анатолий ответил спокойно и тихо:

– Александр Иванович сам на нас вышел. Мы отрабатываем деньги с тем, чтобы построить такие дороги в Красноярском крае – от Красноярска до Норильска.

– Почему мне об этом неизвестно?

– Не знаю, кто нас финансирует – тому мы и строим.

– Ладно, разберёмся…

Строительство шло полным ходом. Громов почему-то заинтересовался ходом работ. Осматривал придирчиво опоры, каркасы, щурился от сполохов электросварки. Одну опору пришлось возводить за отведённой территорией – стояла в болоте.



Так строился полигон в г. Озёры. Анатолий Юницкий со своим главным помощником и инвестором – Надеждой, 2001 год

– Она же может опрокинуться, – высказал опасение Громов.

– Это невозможно, – успокоил генеральный конструктор. – И пусть убедятся проверяющие, что и в болоте могут уверенно стоять опоры. Они могут стоят в любой местности, даже в океане.

Когда Громов зашагал к дальним конструкциям, Анатолий подошёл к водителю-испытателю Кравцову, попросил:

– Геннадий, тебе нужно проехать от этой опоры до третьей, остановиться в пяти метрах от неё – и ни одного сантиметра дальше. Если заедешь дальше, всё обвалится, рухнет. Там конструкция ещё не сварена в единую плеть. Я буду стоять внизу, чтобы показать Громову, что уверен на сто процентов в прочности струн. Хорошо?

– Да, Анатолий Эдуардович! Сделаю.

Громов возвратился, посмотрел на Юницкого, ожидал, когда тот начнёт эксперимент. Руководитель проекта махнул рукой. Автомобиль медленно тронулся с места, начал подниматься всё выше и выше.«ЗИЛ» поднимался по струнным рельсам вверх и остановился над Юницким на высоте шести метров.

Водитель выключил двигатель в точно указанном месте.

Послышались аплодисменты, кто-то крикнул «ура». Подбежали к Юницкому, подхватили на руки, хотели подбросить над головами.



Генеральный конструктор СТЮ А. Э. Юницкий уверен в прочности струнной эстакады – он первый из землян встал под струной, на которой находился груз больше чем пятнадцать тонн, октябрь, 2001 год



Доклад генерального конструктора СТЮ А. Э. Юницкого на конференции ООН, г. Кейптаун, 2000 год

Он категорически отказался, сославшись на то, что рано ещё трубить о победе проекта, сглазить можно. Сказал, что как день рождения раньше не отмечают, так и его детище. Оно рождалось, но ещё не родилось.

При этом присутствовали фоторепортёры, журналисты, они всё это фиксировали, чтобы запечатлеть для истории и для прессы.

Громов ещё раз восхищённо подтвердил:



Закладка «нулевого километра» струнной дороги в г. Озёры Московской области. А. Юницкий с мэром города и местным священником, 2001 год

– Грандиозно! Впечатляет! Нам нужно поговорить. После всего этого у мэра Озёр будет фуршет. Приезжайте туда, там и поговорим, наметим дальнейшие шаги. Лебедя там не будет?

– Не знаю, – пожал плечами Юницкий, удивившись вопросу.

Богато накрыт стол. В зале областные министры, разного ранга чиновники. Тосты, здравицы, пожелания успехов. Анатолий Юницкий стоял в стороне, как будто и не он главный был на этой встрече.

А потом всё же к нему подошёл Громов. Отведя в сторону Юницкого, задал ему главный и конкретный вопрос:

– Чтобы сделать нормальный полигон, Анатолий Эдуардович, сколько нужно денег на осуществление проекта?

– Пять миллионов долларов.

Громов подозвал к себе министра финансов, распорядился:

– Пять миллионов. Решите этот вопрос. Дело того стоит. Под мой личный контроль.

– Хорошо, сделаем, – пообещал помощник, пометил в своей книжке задание Громова.

В самом разгаре беседы, когда у всех было хорошее и благостное настроение, взял слово глава администрации Ващихин. Обвёл всех взглядом, произнёс:

– Товарищи! Дорогие друзья! Вот вы всё о струнном транспорте, о великом экономическом скачке. Это всё замечательно, прекрасно! Я понимаю. Но у нас в городе столько житейских проблем: крыши в домах текут, асфальт потрескался, пришла в негодность канализация. Предлагаю те деньги, которые вы намечаете выделить на строительство полигона, отдать нам, городу. Мы же из него куклу сделаем, домов жилых настроим, людям радость и счастье подарим! А дороги? Дороги потом…

А в итоге вышло, как всегда, всё наоборот. Тех денег ни городской бюджет не увидел, ни компания Юницкого по строительству полигона. Из всех громких обещаний, которые прозвучали под коньяк и виски, как всегда, ничего не было реализовано. Громов укатил со своими министрами, оставив в недоумении Юницкого: с его согласия так говорил Ващихин или, находясь «под градусом», высказал лично свою идею. А через две недели приехал на это место Александр Лебедь.

За три дня до его приезда в авральном порядке заканчивали работы. Происходило ускоренное строительство. Работа не прекращалась ни на минуту. И ночью работали. Было очень много сварочных работ, необходимо было закачать бетон в полые рельсы, чтобы объединить их



Продувка модели высокоскоростного юнибуса в аэродинамической трубе. г. Санкт-Петербург, 1996 год

со струнами. Уже напоминал о себе первый мороз – ночью доходило до 12 градусов мороза, словно подгоняя строителей. А ещё же покрасить всё надо, придать необходимый лоск и красоту.

Сто пятьдесят метров, уклон – один к десяти. Осталось только заполнить бетоном трубу наружным диаметром в сто миллиметров. Скептики возмущались: «Какой бетон? В такой мороз и закачивать на высоту 15 метров? Через трубу с внутренним диаметром 80 миллиметров и с девятью канатами внутри? Нереально». Но закачали, сделали всё как надо.

Бетон прочный, специально разработанный, с пластификаторами и модификаторами – марки «900». А когда явился Лебедь, струнная дорога работала на всех ста пятидесяти метрах. Крепкое пожатие руки. У генерала рука железная, словно клещи. Обнял Юницкого, прижал к себе:

– Ты – человек дела. Потому и я тебя не подведу. У меня встреча с Президентом. Я ему скажу твёрдо и уверенно: «Струнному транспорту Юницкого в России – быть!..»

Но… всегда вот это неожиданное «но».

Анатолий всегда доверял людям, шёл им навстречу, помогал, верил. Ему трудно было определить с первого взгляда – честный человек

перед ним, или нет. Глаза чистые, умоляющие, чуть ли не слеза выкатится на щеку. Ну как такому не поверить?..

А когда ещё люди на государственной службе, обязаны блюсти этикет, добропорядочность, совесть иметь, в конце концов… Он управлял космическими струнами, был на «ты» с небесами, а на земле, среди людей, чувствовал себя не совсем комфортно, не имел в себе той рентгеновской установки, с помощью которой мог просвечивать души людей, чтобы узнать их мысли и желания, чтобы не попасть из-за своей доверчивости к ним на крючок.

Этим и пользовались прощелыги..

Узнали телевизионщики об огромном и уникальном проекте, о большом событии в Озёрах, нагрянули, установили телевизионные камеры. Микрофон Юницкому под нос суют – скажите несколько слов для центрального телевидения.

– Ребята, – отвечает им генеральный конструктор, – вы рано приехали. Завтра у нас основное действо. Красноярский губернатор Лебедь приедет – у него возьмёте интервью. Вон для него палатки военные разбили, приготовили всё необходимое.

Миловидная женщина, держа в руке папироску, слёзно начала просить:

– Анатолий Эдуардович, мы приедем и завтра, а сегодя нам необходим сюжет главной панорамы. Завтра нам это не удастся сделать, будет много народа, и мы не сможем снять нужный материал, нам будут мешать. Мы сегодня должны заготовить матераил для завтра. Помогите нам, пожалуйста, выручите! На вас надежда.

Анатолий сдался, но с оговоркой:

– Я дам вам интервью, но вы должны мне дать обещание, что в эфир материал вы дадите завтра. Согласны?

– Мы на всё согласны! – обрадовалась она и сразу же дала ему в руки микрофон. – Расскажите о своей струнной дороге, как долго вы шли к завтрашнему дню. Кто вам помогал, кто финансировал? Какова роль в этом Громова?

Ничего дурного не подозревая, Анатолий Юницкий рассказал о своём детище. Не знал, что между двумя генералами – Лебедем и Громовым – пробежала чёрная кошка. И что Громов всячески старался дискредитировать Лебедя, выставить его в неприглядном свете.

А тут такая возможность.

Было дано тележурналистам тайное задание…

Снимали несколько операторов. Один объектив телекамеры направлен на опоры, другой – на движение «ЗИЛа».

Потом просили и рабочих сказать несколько слов, спрашивали, как они относятся к участвующему в проекте Громову.

Всё сделали быстро, поблагодарили конструктора и весь коллектив за помощь, усаживаясь в «Рафик», радостно обсуждали сделанную работу.

– Только смотрите, чтобы завтра в эфир! Не подведите! – просил, прощаясь, Юницкий.

– Завтра в двадцать один ноль-ноль, – уверили телевизионщики, – не пропустите.

Вечером того же дня подал голос мобильный телефон Анатолия Юницкого. Взглянул на экран – Лебедь.

– Слушаю вас, Александр Иванович!

– Это я тебя слушаю, Анатолий! Почему так получилось? Я тебя совершенно не понимаю, товарищ конструктор.

Голос в трубке звенел, срывался на крик, губернатор негодовал, слова не подбирал.

– В чём дело, Александр Иванович?

– У тебя телевизор включён?

– Нет, а что?

– Почему ты без моего ведома и согласия раньше времени тараторишь на весь мир о струнной дороге? И говоришь о том, что это не я финансировал тебя, а какой-то Громов. Я не отнимаю у тебя право на авторство, но почему раньше времени об этом рассказывают журналисты? Открытие же завтра. Кому нужен вчерашний снег?

– Они уговорили меня снять сюжет сегодня, а завтра, когда вы приедете, отснять остальное и дать вечером в эфир. Они мне слово дали.

– Слово, слово! – гремел в мобильнике раздражённый голос. – Ты что, не знаешь о продажных душах этих щелкопёров?! Ты что, в людях не разбираешься?

– Извините, Александр Иванович, но я поверил им. Я просто…

Но Лебедь, обидевшись, отключил телефон.

Ощущение было такое, словно кто-то бросил в лицо мокрую тряпку, которой только что вытирали грязный пол.

Холодные струйки стекали по лицу. В виски начали колоть невидимые иголочки – вонзались всё глубже и глубже.

Видя перекошенное от внутренней боли лицо, Надежда подошла к нему:

– Что случилось, Толя?

– Телевизионщики на день раньше дали сюжет в эфир. А обещали, что днём позже. Я их просил, умолял. Поверил, думал, что они честные люди. А сейчас позвонил Лебедь, отчитал по первое число. И правильно отчитал, я заслужил, чтобы он меня презирал. Лебедь финансировал, а они приписали всё Громову. Я им это не говорил. Продажные люди…

Он негодовал, не находил места, голова, казалось, раскалывалась от боли.

Надежда молчала, боялась даже его успокаивать, чтобы не подлить масла в огонь.

Позже Лебедь приезжал на испытательный полигон, приезжал не один, а с олигархом Совменом – президентом ЗАО «Золотодобывающее предприятие «Полюс».

– Вот с ним будешь дальше иметь дело, – познакомил Александр Иванович генерального конструктора с Х. Совменом, – он заинтересован в твоей дороге.

Совмен кратко ввёл Анатолия Юницкого в курс событий. Рассказал о том, что в 2001 году предприятие добыло тридцать тонн драгоценного металла.

А в России всего добывают 132 тонны золота за год. Рассказал и о главной проблеме предприятия – перевозке больших масс породы.

Эту задачу пока выполняют 32 мощных самосвала, стоимость каждого из них – несколько миллионов долларов.

Работа и обслуживание дорог в экстремальных условиях Севера, прокладка новых дорог…

– Вот поэтому мы и обращаемся к вам за помощью, – подвёл итог своего разговора золотопромышленник. – Мы хотим заказать сравнительный экономический анализ. А если условия вашей фирмы окажутся предпочтительнее, мы поручим вам строить трассу не только до Москвы, а и в любую точку земли, пусть даже и самую отдалённую…

Ложь во благо чего?

Только через три месяца Лебедь позвонил ему на мобильный телефон.

– Привет, Толя! Очухался?

Расспросил о делах, о жизни.

– Приезжай ко мне в гости, – неожиданно предложил губернатор. – У меня есть к тебе деловое предложение. Думаю, оно тебя заинтересует.

– Приеду. Обязательно.

По голосу Анатолий чувствовал, что обида у Лебедя прошла, говорил спокойным голосом, шутил. И отлегло от сердца, боль утихла, превратилась в радость.

А потом, позже, генерал сказал, что был на приёме у Президента Путина, что рассказал ему о струнной дороге. Добавил Путину утвердительно в конце разговора, что струнный транспорт – будущее России. Тот пообещал вникнуть в суть проблемы, признался, что до этого не слышал о таком проекте.

В тот же день Президент вызвал к себе министра транспорта Франка, сказал, что у него был красноярский губернатор Лебедь и рассказал ему о струнных дорогах Анатолия Юницкого, что уже полным ходом идут испытания на полигоне.

– Впервые слышу, – ответил министр. – Разберусь, позже доложу Вам, Владимир Владимирович.

Лукавил министр, без зазрения совести лукавил. Ещё в 1997 году в Минске, на международной конференции по Второму Критскому транспортному коридору, Анатолий Юницкий рассказывал министрам транспорта Европы о струнном транспорте. Даже потом Франк подходил к нему и говорил, что у проекта огромная перспектива. И также подходил министр транспорта одной из европейских стран, обменялись визитками. Ему понравилась идея построить струнную дорогу по маршруту Лондон – Париж – Минск –Москва – Екатеринбург.

Это был первый этап. Второй – до Владивостока с ответвлениями на Сахалин и Токио, в Китай и на север, через Берингов пролив – в Канаду и ША. Участники конференции поддержали проект Юницкого, все тогда единодушно захлопали в ладоши. В том числе и московский министр Франк. Под аплодисменты и было зачитано решение международной конференции:

«Рассмотреть возможность использования струнно-транспортной системы в качестве скоростной составляющей Критских транспортных коридоров».



«Над морями и горами...», 2014 год

«Тогда почему они все врут, обманывают самих себя

и тех, от кого зависит само строительство? – недоумевал Юницкий. – Неужели только один генерал Лебедь человек честный и держащий своё слово? Во благо чего все они используют ложь, одно понятие подменяют другим? Система такая? Принцип такой?»

Бюджет тех коридоров составлял на то время около двухсот миллиардов долларов. Тогда и деньги были, и возможность была взять их под проект. Но дальше решения конференции дело не пошло. Никто не занимался этим, не нашлось заинтересованного и преданного этой идее чиновника, и проект повис, как всегда, в воздухе.

Так что проект не был тайной за семью печатями. Тогда непонятно, почему Франк через четыре года не признался, что знает и Юницкого, и наслышан о СТЮ? Не хотел нагружать себя лишними проблемами и ушёл от решения вопроса? Наверное. Зачем связываться с сомнительными проектами, где трудно увидеть личную выгоду?

Но тот разговор имел всё же своё продолжение…

За одну ночь разыскали руководителей ОАО «НПК Юницкого». А утром к Юницкому приехала целая делегация из двадцати человек – представителей Министерства транспорта. Был Насонов – первый заместитель министра, который на удивление активно поддержал творческий коллектив «струнников».

В тот же день вся делегация посмотрела действующую модель. После этого составили целую кучу протоколов и заключений, отдельно изложили восторженные отзывы, сложили их в одну папку.

Крепкие рукопожатия, пожелания успехов.

– Наконец-то сдвинулось с мёртвой точки, – удовлетворённо докладывал Александру Ивановичу генеральный конструктор. – Первый заместитель Насонов дал слово, что Министерство поддержит нас и выделит деньги для строительства струнной дороги. Пообещал всяческую поддержку.

Лебедь некоторое время молчал, а потом заметил:

– Ты опять за своё – «дал слово». Ты как советский пионер думаешь. «Дал слово…» Как дал, так и взял. Ну когда ты, мой друг, возьмёшься за ум? Обещают те, кто ничего не хочет делать. Что ж, поживём – увидим. Но я буду теребить их, спокойно жить не дам – Красноярску эта дорога необходима, как воздух. Лично я обещаю свою поддержку и не только поддержку, а и непосредственное участие в реализации твоих проектов и идей. Ты сейчас стал моим другом, Анатолий Эдуардович! А друзей не предают.

– Спасибо, Александр Иванович!

– Это тебе спасибо, Анатолий! Лично от меня и от всей России! А потом благодарить тебя будут многие страны, где ты проложишь или натянешь свои удивительные «струны».

…А несколько месяцев спустя после того разговора с Александром Ивановичем случилась трагедия. Вертолёт, в котором находился Лебедь, наткнулся на провода высоковольтной линии.

Почему-то подумал: «В вертолёте же есть приборы, которые позволяют обойти любую опасность, тем более провода высоких опор. Не мог вертолёт сам по себе наткнуться на провода, не мог. Значит, «помогли». Значит, кому-то неугоден был, не умел сгибаться или стоять перед кем-то на коленях, стойко придерживался своих жизненных позиций»

О трагедии узнал весь мир. Для Анатолия Юницкого это была личная трагедия. Он гордился, что судьба свела его с этим замечательным и выдающимся человеком, и его уход из жизни больно отозвался в сердце.

Стали друзьями, а уход друзей в мир иной – больше чем утрата, она невосполнима.

Внутри что-то оборвалось, не хотелось ни с кем разговаривать. Ничего не хотелось делать.

Несколько дней ходил нахмуренный и не мог найти ни в чём и нигде успокоение. Только в храме, когда пришёл на исповедь и поставил свечку «за упокой души раба Божьего Александра», немного успокоился, пришёл в себя.

И долго не выходил из церкви, ожидая, когда душевная боль оставит его…

Позже Министерство транспорта совместно с губернатором Громовым утвердило постановление о создании рабочей группы по струнным дорогам, в которую включили ряд министров Московской области, а также и генерального конструктора Анатолия Юницкого.

Но шло время, а группа так ни разу и не собралась. Не было неравнодушного толкателя вроде Александра Лебедя, и никто из группы не осмелился протрубить сбор, напомнить о решении, поставить вопрос ребром.

В Министерстве не подписали подготовленные для оплаты документы – получалось, что все отказались от первоначального энтузиазма.

Так и оборвалась надежда, словно лопнула струна невидимого музыкального инструмента, издав жалобный и грустный звук.

А когда приехал в Озёры Х. Совмен, был у него какой-то интерес в администрации города, повстречав Анатолия Юницкого, сказал:

– Понимаешь, я закупил более десяти «Катерпиллеров» – огромных самосвалов, стоимостью каждый по три миллиона долларов, так что струнный транспорт для нас уже как будто бы и не нужен.

Но опять же, если рассматривать это событие с точки зрения удачи или провала, то Анатолий Юницкий смотрит на всё оптимистично, с улыбкой:

– Неудача? Да что вы, наоборот! Благодаря Лебедю, его поддержке – финансовой и моральной, мы доказали всем и всему миру, что наш проект работает, что это не утопия. Он прошёл с успехом испытание, что засвидетельствовали представители Министерства транспорта – а это главное! – убедились, что научно-техническая часть абсолютно верна и не имеет ошибок. Доказали, что мы умеем выполнять инженерные расчёты и создавать сложнейшие конструкции, готовить чертежи и документацию, строить любые конструкции в самые сжатые сроки, как в военное время…

– Что ж, успехов тебе, Анатолий! – кто-то произнёс тихим голосом.

Принадлежал голос Лебедю, но Анатолий знал, что его не было в зале.

Когда строгие проверяющие обмеряли данные – деформации, напряжения, устойчивость, то оказалось, что всё соответствовало проекту, и «детище» – СТЮ – отвечало самым строгим требованиям науки и техники. А неточности в 2–3% – так это же идеальный результат! В таких сложных строительных конструкциях меньше 5% точности достичь очень сложно, почти невозможно. Как и невозможно, например, изготовить на заводе идеальную стенку рельса-трубы толщиной в десять миллиметров. Её толщина будет либо девять, либо одиннадцать миллиметров. Разброс характеристик – толщин, модулей упругости материалов и других – более чем 5%. Поэтому Юницкому так и хочется воскликнуть: «Так это же успех, друзья мои!».

Кто-то может упрекнуть Анатолия Юницкого в том, что пока не получил продолжения его проект, замысел воплотился только в виде полигона, которому будет скоро десять лет.

И тогда скептик услышит в ответ:

– А самолёт «Боинг» был создан сразу, с первого дня? Да нет, первый самолёт братьев Райт пролетел всего несколько секунд и рухнул на землю. Но отсчёт самолётостроения начинается именно с того дня, когда пилот потерпел будто бы неудачу. А он же доказал всему миру, что предмет, который тяжелее воздуха, смог оторваться от земли. Первые цельнометаллические самолёты, которые имели коммерческий успех, появились только через пятнадцать лет.

А тот же Форд? Авто созданы точь-в-точь, как он предложил? Первый экземпляр, изготовленный им в сарае, сломался через несколько сот метров. И Форда не приглашал тогда на приём Президент Америки, а сегодня автомобили марки «Форд» завоевали весь мир.

Так и струнные дороги. Доказано, что они имеют право на существование? Доказано. А время для их строительства придёт, обязательно придёт. Жаль только, что с большим опозданием.

Но это уже не от нас зависит…

Часть седьмая

Монолог Анатолия Юницкого

…Нет ничего случайного в этом мире – всегда утверждал и утверждает Анатолий Юницкий. Сложилась бы иначе жизнь у отца – никогда бы отец не попал в Брагинский район, а в то время – Комаринский район Полесской области. Не встретил бы в Крюках Юлию, в которую влюбился, которая стала его женой. И не родился бы он, Анатолий.

Не забыть ему рассказы матери о том, как было трудно в военное время.

– Не раз сжигали фашисты нашу деревню, – вспоминала мать, – а мы прятались в болотах, куда не могли зайти немцы, иногда сидели там неделями. Жили в куренях – выкопанных в земле углублениях, накрытых сверху ветками ели или сосны. После войны не до учёбы было – я за старшую в семье, а нас всех пятеро.

Поэтому всего четыре класса и проучилась в школе. Эдуард, твой отец, потом помог определить моих младших в детдом, спасибо ему, они все пошли на государственное обеспечение.

Когда невыносимо стало жить в затерянных среди болот Крюках, мать решила поехать к своей младшей сестре Лене на Украину, в Донбасс. Там Анатолий и пошёл в первый класс.

Мать стала шахтёром. Рано утром уходила в забой.

«Детство моё прошло среди болот и лесов, где полно змей и ужей, грибов и ягод, птиц, зверей. Мы бегали босиком от ранней весны до глубокой осени. Мы с Тамарой чувствовали себя одинаково прекрасно в поле и на реке, в лесу и на болоте. Собирали чернику и малину,

смородину и ежевику, а без «тихой охоты» – сбора грибов – не представляли свою жизнь.

Если отец из Крушников добрался до Ташкента и Ашхабада, то мы из Крюков поехали на целину – к младшей сестре матери. Жизнь была не просто тяжёлой, а невыносимо тяжёлой. Сестра устроилась на работу и написала маме письмо, что можно приехать к ней. А жила она под Джезказганом – город Никольский, на расстоянии двухсот километров от Байконура. И вот мать с двумя детьми решила поехать туда.

Запомнилось…

Мы сидим в летнем кинотеатре, смотрим какой-то фильм. Уже темно. И видим: слева от огромного экрана устремляется в небо горящая свеча. Она поднимается всё выше и выше и потом уже исчезает из поля зрения. Все знают – свершился очередной полёт ракеты с Байконура. Об этом заранее не пишут в газетах, а на следующий день об этом будет знать весь мир.

Несколько месяцев стояла страшная жара, ни единой капли не упало на землю. И когда закончился фильм, все зрители расходятся по домам. И тут неожиданно на землю обрушивается такой дождь, даже ливень, что ничего не видно. Дороги сразу же превратились в месиво, и трудно вытащить ноги из вязкой глины. Мы шли домой по колено в воде.

Я сразу же связал полёт ракеты с приходом ливня. Подумал, что это не благо, хотя все радуются, когда пойдёт дождь. Тот дождь был ненатуральный, он был искусственный, вызванный тем, что ракета разорвала озоновую оболочку, нанесла вред космическому пространству. Это было всё неестественно, против самой природы.

Прочитав – в который раз – Циолковского, понял одно: каждый полёт ракеты создаёт такие необратимые процессы и проблемы, которые не поддаются никакому осмыслению. В первую очередь, экологические проблемы – разрушение озонового слоя.

В это самое время я увлекался моделированием. Строил ракеты, сам изобрёл дымный порох, опять же из того, что продаётся в аптеках и хозяйственном магазине. Научился изготавливать реактивные двигатели. Умел строить трёхступенчатую ракету. В третий отсек сажал мышку с парашютом. Ракета поднималась очень высоко, её нельзя было увидеть глазом, только глядя в бинокль.

Когда отделялась третья ступень, мышка с парашютом опускалась на землю. Куда падал парашют, нам было хорошо видно, и мы с друзьями бежали туда, чтобы увидеть, что стало с мышью. Она была жива и здорова. Если с Байконура запускали Белку и Стрелку, то мы запускали мышь Пуша, которая для нас была первым космонавтом.

Это я демонстрировал в школе. Директор школы Ким вручил мне «Похвальную грамоту» за то, что я успешно моделировал ракеты и космодром и запустил «в космос» действующую модель с живым существом. А позже наградили Грамотой областного управления народного образования – за творческие успехи в области ракетного моделирования и за первое место в области за действующий космодром.

Школу закончил в Никольском (ныне Сатпаев) и поехал поступать в институт в Тюмень. Но учиться там не захотел, и пошёл работать. Работал сантехником – сдал на третий разряд. Не понравилась работа, пошёл работать в геофизическую экспедицию.

Работал рядом с Байконуром, даже на закрытой территории площадью в тысячи квадратных километров. Увидел там такое количество обломков ракет, валялись целые корпуса и блоки, что в голове не укладывалось, сколько было уничтожено дорогостоящего металла. Я знал уже, что это отваливались первые ступени и падали на землю.

Узнал ещё, насколько опасны для человека те ракеты, особенно топливо в них – два миллиграмма могут убить человека. Это во много раз ядовитее, чем цианистый калий.

Запуская в детстве свои ракеты в космос, получая за это «Похвальные грамоты», зная опасность, которая исходит от топлива настоящих ракет, я задумался вот о чём: а нет ли какого-нибудь другого способа полёта в космос, кроме ракеты? Полететь в космос, но не при помощи ракеты. Тогда – при помощи чего?

И эта мысль мне сверлила голову на протяжении многих лет. Спать не давала, будоражила, заставляла искать новые пути.

Зуд изобретательства не давал мне покоя. Мне хотелось всё и везде модернизировать, вносить рацпредложения, создавать изобретения, делать расчёты и экономические выкладки. Это я потом назову – путь к Изобретательству.

Решил снова податься в Тюмень. Туда многие стремились. Там нефтедобыча, там шло строительство новых городов, селений. Идя по улице, наткнулся на вывеску – «Тюменский индустриальный институт». Решил поступать. Но на какой факультет? Выбрал тот, где был самый малый конкурс – меньше одного человека на место: «Автомобильные дороги». Я не собирался поступать, поэтому и не готовился. Была надежда на то, что в школе учился хорошо – в совершенстве знал математику, физику, химию. Не любил только историю, где нужно было запоминать даты и события, а память у меня на эти вещи была слабая. Учился в школе, выводя свои формулы. С Эйнштейном я был на «ты» – о нём знал почти всё, если не всё. Его формула – основа мироздания – и вела меня всю жизнь. Каждый свой шаг я сверял с формулой жизни – желание, энергия, результат.

И неожиданно для себя сразу поступил. Потом понял, что сделал правильный выбор, что это меня Господь за руку водил по лабиринтам моей сложной жизни, заставил переступить порог института. А приехал в Тюмень как будто случайно. Опять же – случайная закономерность.

Череда закономерностей продолжалась.

Во-первых, Тюмень в то время – шестьдесят седьмой год – была огромным индустриальным и интеллектуальным явлением. Потому что со всего Советского Союза туда съезжалась парни и девчата, зная, что там найдут достойную работу. Да и преподаватели в институте – все молодые, энергичные, инициативные. С новыми идеями, новшествами, новыми методами преподавания. Действительно, старые догмы ломались, а предлагались новые. Если человек имел мозги, хотел достичь интеллектуальных высот, приобрести знания, ему помогали в этом сами педагоги, подталкивая к эксперименту, изобретательству, нестардантному мышлению.

Я получил тогда такой уровень образования, что и московским вузам было далеко до Тюмени.

Во-вторых, мне повезло в том, что, сам не подозревая, выбрал делом всей своей жизни транспорт. Ракеты – это тоже транспорт. Космический транспорт.

В институте, когда начал изучать высшую математику, строительную механику, сопромат, начерталку, проектирование и строительство мостов, решал в уме уравнения и интегралы, звали меня потом, когда увидели, на что способен, на кафедры математики и физики, гидравлики, автомобильных дорог. Я отказался. Не моё это было – преподавательская работа.

Более того, я вообще надумал оставить учёбу в институте.

Преподаватель Семёнов, кандидат наук, хотя ему было только 28 лет, с которым мы подружились, друг в друге, как говорят, души не чаяли, набросился на меня:

– Да ты что, в своём уме? Такой институт бросить. Ну, сплавай на плоту по речке, выбей из себя всю блажь и дурь и возвращайся. Ты нужен институту.

Я остался. Правда, не плавал на плоту, само прошло. И сегодня благодарен Александру Семёнову, что отговорил меня от глупой затеи. Я закончил институт успешно. И горжусь этим.

Начал после этого всерьёз заниматься проблемами транспорта и дорогами. К этому уже меня обязывала моя специальность инженера путей сообщения. Но увлечение космосом не угасало, наоборот, приобретало притягательность и серьёзность.

Из мальчишки, который запускал в небо самодельные ракеты, я превратился в изобретателя сложнейших конструкций будущих летательных аппаратов. Увлечение и хобби переросло в главное дело моей жизни.

Проанализировав ракету, поняв, что это такое, пришёл к удивительному открытию. Ракета? Поднялась в космос? Ну что? Сколько она груза доставила? Много? Как много, если коэффициент её полезного действия менее одного процента! Это же абсолютно невыгодно с точки зрения экономики. И ракету при этом называют самой совершенной техникой?

И та мощь в виде струи газа, плазмы с температурой 4–5 тысяч градусов, со скоростью истечения четыре километра в секунду, тогда как скорость пули 600 – 800 метров в секунду, – и это всё выбрасывается в самые уязвимые верхние слои земной атмосферы. Выбрасываются высокотоксичные вещества, убивающие всё живое. Убивается озоновый слой, который служит щитом для земного шара, оберегает его от гибели.

От озонового слоя рождается на земле погода: чередуются разумно жара и холод, дождь и снег, отчего хлебороб получает урожай хлеба, не скачет у людей артериальное давление, ровно бьётся сердце. В хороших условиях человек должен жить более ста лет. Без болезней. А так получается, что человек ещё не родился, а уже больной. Озоновый слой для планеты – как кожа для человека.

Один старт ракеты делает озоновую дыру размером с Францию. Посчитайте количество запусков, посчитайте, сколько раз исчезает с лица земли эта страна! Да, наверное, сотни «франций».

Поэтому, чтобы как-то успокоить и как-то предостеречь, и придумали синоптики «сатанинские дни», «благоприятные и неблагоприятные периоды», «возмущение природы», «действие магнитных полей».

Вы уничтожаете озоновый слой, а нам твердите, что «виновато солнце», другие факторы.

Господа! И вы хвалитесь и кичитесь своими достижениями? Я как инженер путей сообщения утверждаю, что ваш путь выхода в космос губителен для планеты и для всех живущих на ней! Пока вы научитесь что-то там делать, построите станции и города с заводами и фабриками, на земле человеку от ваших действий не будет чем дышать. И чистой воды не будет, и еды не будет…

Вы на Земле сначала создайте условия для жизни человека, а потом – хоть на Марс, хоть на Юпитер летите, но не бросайте только на наши головы сотни и тысячи тонн токсичных веществ!

Когда учился в институте, очень увлекался фантастикой и сказками, приключениями барона Мюнхгаузена. А придумал его приключе-

ния немецкий писатель Э. Распэ. Выдернуть себя из болота, таща за волосы, на ядре летать – фантастика или реальность, большая глупость или намёк на что-то?

И я неожиданно наткнулся у барона на две идеи, вплотную связанные с космосом. Вы улыбнётесь? И я вместе с вами.

Первая идея – когда он спускался с луны по лиане. Помните? Но это же идея Циолковского на самом деле. И лифт в космос – Арцутанов. А потом Артур Кларк, с которым я переписывался, написал книгу «Фонтаны рая». В ней он описывал эту идею.

В космос можно подниматься не на вредной ракете, а при помощи лифта. Фантастика? Нет. Смею утверждать, что нет. Эти идеи есть и у Циолковского. Сейчас этим проектом заинтересовалось даже НАСА, решили эту идею проработать на инженерном уровне.

А вторая идея… Она лучше, чем лиана-верёвка. Верёвку нужно отрезать, привязывать, стачивать. А барон попал в беду – угодил в болото. В его распоряжении не было ни подъёмных кранов, ни вертолётов, которые, зацепив его крюком, подняли бы над землёй.

Да и не было тогда никаких вертолётов. И поэтому он сам себе пришёл на помощь. Каким образом? Взяв себя за волосы, вытащил самого себя из болота. Глупость, конечно, скажете вы. И я соглашусь с вами. Но… С одной оговоркой.

Идея эта хороша тем, что, понимая проблемы экологии, более чистого вида транспорта нельзя найти. Его рука – это тот же транспорт. Он не опирался ни на воздух, ни на землю, ни на реактивную струю, ни на магнитное поле, он никак не взаимодействовал с окружающей средой. Источник энергии и движитель держал внутри самого себя.

И тогда я задал себе вопрос: «А можно ли изобрести космический транспорт по принципу барона Мюнхгаузена? Чтобы вот так же поднять за счёт внутренних сил самого себя на орбиту?» Я нашёл решение этой проблемы. Что удивительно, это решение не противоречило законам механики и физики.

Нарушил барон один только закон физики, который гласит, что за счёт внутренних сил системы нельзя переместить центр масс системы в пространстве. А он пытался за счёт внутренних сил поднять центр массы системы «Барон – Конь» над болотом. Плохо физику в школе учил барон. А может, вообще не учил?

Решение задачи лежит на поверхности: раз нельзя переместить центр масс, то пусть он остаётся на месте. И этот центр масс должен совпадать с центром масс Земли, иначе равновесия не будет ни в статике, ни в динамике. Техническое решение здесь одно-единственное – транспортное средство должно быть в виде кольца, охватывающего планету.

А подниматься это кольцо в космос должно за счёт увеличения диаметра, причём диаметр необходимо увеличивать за счёт внутренних сил.

Центр масс этого кольца всегда будет находиться в центре планеты.

Моё решение затем вылилось в научные статьи, монографии. К настоящему времени Общепланетное транспортное средство проработано на инженерном уровне, для чего понадобились сотни дополнительных изобретений.

Это будет самое сложное инженерное сооружение на планете. Намного сложнее ракеты вместе с космодромом.

Но так и природа развивается – от простого к сложному. Человек потому и человек, что он не амёба, от которой, собственно, и произошёл.

Впрочем, не это важно. Важнее технико-экономические преимущества, так как ОТС должно служить людям.

Главные преимущества, разумеется, в сравнении с ракетой:

во-первых, повышается энергетический КПД транспортной системы примерно в сто раз;

во-вторых, производительность системы (количество доставляемых на космическую орбиту пассажиров и грузов в течение одного года) может быть выше в миллион раз;

в-третьих, себестоимость орбитальных перевозок снижается примерно в тысячу раз;

в-четвёртых, экологическое воздействие на планету и биосферу – ниже в миллион раз (при одинаковом грузопотоке); никаких токсических выбросов в атмосферу, никаких загрязнений, в том числе электромагнитных.

При этом не нарушается ни один закон физики! Это не противоречит технике, имеет инженерные решения, реализуемые на современном уровне научного развития.



Первая научная монография по небесным дорогам – земным и космическим. В ней – две докторские диссертации и... будущая Нобелевская премия, 1995 год

Потом меня приняли в члены Федерации космонавтики СССР. После этого была проведена в Го-

меле в апреле 1988 года Первая Международная конференция по проблемам индустриального освоения космоса. Это когда я работал в Гомеле.

В ней приняло участие более чем пятьсот человек. Учавствовали два космонавта – Волк и Александров. В то время Игорь Волк готовился к полёту на советском «Шаттле» – «Буране».

О «Буране» он тогда отозвался крайне отрицательно, говоря, что на нём нельзя летать в космос, хотя сам являлся руководителем центра подготовки к полётам на том виде транспорта. Он, будучи космонавтом, не одобрял и не поддерживал целесообразность этого вида космического транспорта. Приводил пример, когда происходила посадка, он чувствовал, что «Буран» садится с отклонениями, хочется поправить, скорректировать, а на нём даже нет ручного управления.

Тренировался он тогда на имитаторе «Бурана», который переделали из самолёта ТУ-154. Тренировки проходили и в Минске, нужно было больше десяти раз за ночь взлететь и сесть на специально построенную полосу. Мне предлагал «покататься», но я отказался, так как мой вестибулярный аппарат вряд ли выдержал бы такое.

И много чего другого он приводил в качестве примера, как несовершенна та космическая «посудина».

Когда «Буран» входил в плотные слои атмосферы, то от большого перегрева (более полутора тысяч градусов) и нагрузок отваливалась термозащитная плитка – не выдерживала. Где плитка отваливалась, там прогорала конструкция. Просто повезло, что в эти прогары не попали ответственные узлы. По той же причине и погиб аналогичный американский корабль, он просто развалился на части, сгорая в атмосфере, как незащищённый метеорит.

Анализируя сначала детские увлечения, потом взрослые, когда уже осознанно начал заниматься идеями космического транспорта, когда учился в институте, пришёл к выводу: всё это привело меня к тому, чем я и занимаюсь сегодня – к изобретательству.

Тетрадь Казимира Семеновича, подаренная Юницкому первым изобретателем ракеты

Реактивный снаряд ещё задолго до нас изобрели китайцы. Так же, как и порох, который потом распространился по всему миру.

О, мой противоречивый, ласковый и жестокий, умный и непросвещённый XVII век! В нём всё сплелось и распалось, родилось и сгорело, ушло в небытие и вновь возродилось.

Огонь для человечества – и добро, и зло. Мрачно и жестоко вошёл в этот мир мой XVII век! Я всю свою жизнь посвящу огню, а на нём в самом начале столетия сожгли величайшего человека планеты – Джордано Бруно. И Господь Бог не уберёг его от костра, хотя Бруно и доказывал, что мы – творение Божье. Парадокс – он сгорел, а я в это время (а может, и одновременно) родился на своей родной Витебщине.

Мучила меня ракета, покоя не давала, в снах моих возникала, словно образ моей любимой Барбары. Трудно изложить словами мой труд, так как ещё бедно правописание, трудное для изложения своих мыслей – как душевных, тайных, так и открытых для всех, научных и филологических направлений. Поэтому в дополнение ко всему я нарисовал, начертил, заштриховал, чтобы понятно было любому, даже непросвещённому. Но в первую очередь я хотел донести тому человеку, который имел ум пытливый и смелый, – инженеру. Это как книга для детей. Сказочка интересная, но как же она может существовать без картинок? Так и здесь. Я всё изложил в подробностях.

Все помешались на этих ракетах. Правда, не столько на ракетах, сколько на том, что огонь «может прыгать, взлетать, плавать по воде, изображать в небе живые гирлянды цветов, ожерелий, орнаментов».

У китайцев бамбук улетал в небо. Они заполняли отверстие порохом, подмешивали ещё компоненты, чтобы «полено» не взорвалось, а, отталкиваясь от земли пороховым огнём, устремилось в небо.

«Агонь вяртае сваю сілу, калі выцякае і з вялікай магутнасцю кідае ракету…» Я ещё в душе и поэт, потому что влюблённый, и только для неё создаю всё то, чем богат мой ум и воображение моё. И я пишу на своём, литвинском языке, языке ВКЛ, потому что с молоком матери впитал его и считаю, что прекраснее его нет на свете. И так будут говорить и после меня великие люди, которые оставят память о себе будущим поколениям.

«Огонь возвращает свою силу, если вытекает и с огромной мощностью бросает ракету…»

Я сказал об огне, что он, огонь, и есть движущая сила, заставляющая ракету взлететь. А это – реактивная тяга и реактивная сила. В моё время такой терминологии не было, это после меня будут так говорить. А о «сіле, якая выцякае з вялікай магутнасцю…» Это своего рода формула, поэтическая формула, расшифровывающая отталкивание от чего-то ракеты. Знаю, не сразу разберутся учёные головы, что это за формула, спишут на мои поэтические потуги. А потом неожиданно увидев в ней истинный смысл, начнут проверять на практике.

Все считают почему-то, что ракета может летать только в воздушных слоях атмосферы. И очень глубоко ошибаются. Да, вначале она отталкивается от земли, «встаёт на ноги», а потом, войдя в те слои,

где нет воздуха, что случается с ракетой? Падает на землю, потому что имеет силу притяжения?

Да нет, дорогие мои, совсем нет. Я запускал свою ракету в безвоздушное пространство, и она летела дальше, не падала. Забыв о моей доказанной истине, найдутся «первооткрыватели», которые будут утверждать, что это только к ним пришло это откровение. Да ладно, я не обижусь, если затеряюсь, как маленькая звёздочка в огромном созвездии Вселенной. Одни звёзды сгорают, исчезают из памяти людской, другие рождаются вновь…

И потому напишут вашим, современным языком, литвинским или русинским, что «возникающая при сгорании топлива реактивная тяга создаёт реактивную силу, которая-то и «толкает» ракету. «Толкание», «отдача» не есть результат отталкивания от воздуха, а только действие струи газа.

Я предвижу и вижу моих последователей. Когда молодому поколению изобретателей и начинающим инженерам ракетно-космической техники будут показывать мой чертёж, и поинтересуются, кто же автор, назовут имена Кибальчича или Циолковского, Вернера фон Брауна…

Фейерверки окрашивали небо над многими городами европейских стран, даже в России. Они радовали глаз Наполеона и Петра Первого. Но их глаза видели и мои труды по построению ракет, и, как говорили их современники, они удивлялись и восхищались «открытию века артиллерии мелкого шляхтича Казимира Семеновича», каждый из них представлял и мечтал, как под их мудрым руководством будут палить пушки в неприятеля.

Меня разделили на отдельные части. Я принадлежу каждой стране в отдельности. Могу сказать, что я поляк, и это будет правдой. Я подолгу работал в Нидерландах, Италии, Франции, Бельгии, Литве. Везде меня будут почитать, но только не на своей родине. «Нет пророка в Отечестве своём?» И обо мне так сказано, что поделаешь, судьба такая, рок такой.

Это, наверное, потому, что я был врагом для Московии.

Речь Посполитая, в которую входит и моя Литва, воюет с Российским государством. Так сложились обстоятельства. Вопрос о войне решал сам царь Алексей Михайлович, и патриарх Никон благословил царя на это «богоудобное предприятие». Богдану Хмельницкому было сообщено, что царь согласен взять Украину под свою «высокую руку».

Воеводы близлежащих к Литве городов через своих шпиков и агентов-информаторов, а главным среди них был дьяк и царский гонец Георгий Кунаков, собирали подробные сведения о внутреннем положении Великого княжества Литовского. И все эти сведения докладывались непосредственно царю.

Открыто начинать агрессию царь опасался. Нужно было дипломатически замаскировать её, придать вид справедливой миссии, вроде спасти «люд литвинский от западной агрессии». Но тем временем набирали добровольцев в армию даже из стран Европы. Набирали стрельцов, закупали мушкеты и карабины. В Голландию был направлен капитан фон Керн-Говен для набора мастеров-оружейников, туда же отправился и подьячий Головин. Он закупил 20 тысяч мушкетов и 30 тысяч пудов пороха и олова. Из Германии везли «ружья, и шпаги, и латы». Австрийскому императору Фердинанду III царь писал: «И если Ян Казимир король станет у вас или у курфюрстов просить против нас помощи, то вы бы ратных людей и никакой помощи ему не давали».

А в обращении к герцогу курляндскому царь писал, что он вовсе не виноват, что его спровоцировали на войну, просил ни в чём не поддерживать Речи Посполитой, обещал свою приверженность к Курляндии. К середине мая 1654 года подготовка к агрессии была полностью завершена.

Количество царского войска, которое двинуло на Литву (я в своих записках называю её Литвинией, поэтому считаю себя литвином), очень удивило властителей соседних держав. Якуб Кетлер, курляндский герцог, писал, что «подобного войска никто никогда не имел».

К сожалению, Великое княжество Литовское не имело такой военной силы, чтобы выставить его для сражения. В его распоряжении было не более двенадцати тысяч ратников, чтобы противостоять казакам Богдана Хмельницкого.

Януш Радзивилл одобряет в Берестье каштарис на 15 тысяч воинов. Московские шпионы, которых удалось изловить, признались, что первый удар царь хочет нанести Смоленску, а потом Полоцку и Витебску.

Так я попал, чему был безмятежно рад, под покровительство Януша Радзивилла. Так стал я артиллеристом, потому что артиллерия стала главным делом в моей жизни. Артиллерия, но не война. Я ненавижу войну, потому что это смерть и кровь.

Под Смоленском в это время, а в разгаре было лето, уже стояла вся царская армия. На подходе к самому городу у реки Колодно её передовой полк был неожиданно атакован. Оказалось, что это полковник Корф, стремясь сдержать наползание царской лавины, вывел из Смоленска четыреста конных и двести пеших воинов. Но, потеряв несколько десятков своих смельчаков, вынужден был вернуться опять за стены крепости.

Но уже на следующий день полк воеводы Одоевского укрепился обозом на берегу Днепра – под самым Смоленском. А через два дня

около города была размещена царская ставка, а потом перемещена и ещё ближе – на Девичью гору. Всё теснее и теснее сжималось кольцо окружения.

Палатка Виленского воеводы и Великого Гетмана Януша Радзивилла находилась с нами совсем рядом. Со своими помощниками решал, кого отправить в царский стан с дипломатической миссией. Мы слышали даже возбуждённые голоса, споры. Он несколько дней назад получил наконец-то от короля на Варшавском сойме булаву Великого Гетмана, поэтому был полон решимости действовать, решил «Литву боронить».

И уже когда переговоры зашли в тупик (никто не вызвался добровольно идти в штаб царя и отдать ему петицию от Великого Гетмана), я не выдержал, пошёл к палатке. На пороге меня остановил часовой, и я сказал ему:

– Я с донесением к Янушу Радзивилу.

А когда зашёл внутрь, на меня удивлённо посмотрели военные начальники, спрашивая взглядом, кто я и почему осмелился без предупреждения зайти в ставку.

– Великий Гетман Януш Радзивилл, прошу простить, что прервал вашу беседу, но я пришёл, чтобы известить вас о том, что я знаю, как доставить ваше послание Алексею Михайловичу.

Он нахмурился, переглянулся со своими стратегами, бросил на меня испытующий взгляд:

– Это каким же образом?

– Я доставлю послание по воздуху.

Ещё больше нахмурился Януш, но и ещё с большим интересом впился в меня глазами.

– По воздуху, Великий Гетман, и привяжем петицию на шею мыши.

Все, кто был в шатре, захохотали. Сначала несмело, будто боялись Великого Гетмана, а потом, когда и сам Радзивилл взялся за живот от смеха, дали волю своим эмоциям. Я ждал, когда они утихнут, смотрел себе под ноги. Я понимал их, ой как понимал. Мои слова для них звучали не иначе как скомороха, полоумного.

– Как звать тебя? – спросил у меня Великий Гетман, и тут же сразу смех прекратился. – Откуда родом?

– Здесь моя родина – под Витебском родился. Мелкий шляхтич Казимир Семенович. С детства увлекаюсь огнём и порохом. Пускаю ракеты. Я могу запустить такую ракету прямым попаданием в царскую ставку. Я это умею делать.

Только тогда, сделавшись серьёзными и внимательными, офицеры с интересом посмотрели на меня.

– Не шутишь?

– Нет. В таком деле шутки неуместны.

– А мышь – не шутка?

– Нет, мышь – это дополнение к посланию, что будет говорить о том, что хотя царь и бряцает оружием, но сам по себе он трусливый, как мышь.

– Интересно, шляхтич Казимир, и заманчиво, – промолвил Виленский воевода и, посмотрев на членов своего штаба, уточнил: – Ну что, поручим это дело артиллеристу Семеновичу?

Все в знак согласия кивнули.

– Но мы запустим две ракеты. Первая – для убеждённости, что прицел верный, и полетит мышь, а вторая уже – с посланием. Но во вторую мы поместим голубя. Если царь соизволит нам дать письменный ответ, то его они могут прикрепить к ноге голубя-почтальона. А он прилетит в наше расположение. Такой план подходит?

Все одобрили моё предложение.

Единственное, о чём я попросил, – чтобы они уменьшили в размерах послание. Чтобы легче был груз ракеты. Потому что мышь будет на борту летательного аппарата. Согласились. А для голубя я подготовил совершенно другую конструкцию ракеты. Пришлось, правда, поломать голову над изобретением нового вида горючего, но и тут я преуспел.

Я готовился к запуску ракеты весь день и ночь. Изготавливал из пороха и других смесей горючее для ракеты.

А в это время мои друзья соорудили несколько мышеловок, в которые попалось несколько хвостатых. Мы отобрали самую лёгкую мышку, привязали на ниточку петицию и обмотали вокруг шеи.

И на следующую ночь я показал князю Радзивиллу свои ракеты. Он внимательно осматривал, трогал руками, пожимал плечами:

– Точно долетят?

– У вас, ваша светлость, есть подзорная труба. И с горы в ночной темноте увидите, куда полетят ракеты.

Перед стартом я перекрестился, попросил Бога не подвести меня.

Не хотелось опозориться перед Виленским воеводой и перед своими товарищами.

– Посылай, Казимир, свою ракету! – стоя на горе, подал знак Януш Радзивилл.

Маленький огонёк приблизился к подножию ракеты.

Слабо зашипел начальный порох, из отверстия выплеснулся жёлто-красный огонь – и ракета медленно на наших глазах начала отрываться от земли. Будто раздумывала – лететь или не лететь, а потом в доли секунды сорвалась и устремилась в небо. Поднявшись на значительное расстояние, она изменила курс и полетела в сторону Смоленска. Белая точка уменьшалась и уменьшалась, и видно было, как она направлялась в заданное место.

– Есть! Попала! – закричал радостно Януш Радзивилл. – Рядом с царской палаткой упала. Все испугались и упали на колени. Молодец, шляхтич Семенович! Посылай вторую – с голубем!

И голубь благополучно добрался до вражьего стана.

Меня представили к награде. Правда, я не получил её, потому что вскоре начались активные боевые действия и было не до этого.

Ответа от русского царя, конечно же, мы не дождались. Да и не надеялся Януш Радзивилл, что получит его.

В первый день июля Януш Радзивилл отправил под Смоленск обер-лейтенанта Ганского с трёхтысячным корпусом. Герман Ганский – псевдоним, а настоящее – Ганскопф, имел компанию немецких рейтеров, 13 хоругвей лёгкой конницы и 4 компании драгунов. Он перешёл около города через Днепр, и под Богдановой околицей ночью напал на лагерь одного из московских полков.

«Несколько десятков сотен положивши, а своих и трёх десятков не потерявши», Ганский захватил «большой плен» – множество боевых стягов, и после ещё одной удачной вылазки в бою с неприятелем благополучно вернулся в обоз под Оршу.

Но Ганского не радовала такая победа. Он любил воевать, а не брать в плен сонных мух. Дело в том, что царские ратники в ту ночь были все как один пьяны и потому не могли оказать никакого сопротивления нападавшим.

Пленные, близкие к царскому окружению, подтвердили, что в одну из ночей в царскую ставку прилетела неизвестно откуда «пылающая толстая стрела». За ней – вторая. Слуги его догадались развернуть «стрелу», и оттуда выпала живая мышь.

Царь пришёл в ярость, посчитал всё это дурным предзнаменованием. Голубь в наше расположение не вернулся.

Награда меня настигла в тот момент, когда её и не ожидал. Видя мою храбрость в сражениях с московскими ратниками, присовокупляя к этому ещё мою заслугу «в воздушном послании петиции царю», меня в скором времени Великий Гетман поздравил с высоким званием полковника его армии.

Видя, что я не прельщаюсь ни званиями, ни почестями, а только одной науке привержен, Януш Радзивилл разрешил оставить войско и войну. И не только это. Он попросил даже короля Речи Посполитой, чтобы тот посодействовал мне перебраться в Нидерланды.

– Ты должен воевать на поприще науки, – прощаясь, напутствовал меня виленский воевода, – там твои успехи будут наиболее значительными. Там твоё поле битвы, там твои победы на полях естественных наук, европейской культуры, артиллерийского дела. Я так и сказал королю и великому князю Яну Казимиру. Он знает о тебе и твоих изобретениях.

Мы обнялись, как родные, как близкие друзья.

Хочу сделать небольшое отступление…

Перед Янушем Радзивиллом светлую память о себе оставил Ян Кароль Ходкевич. Я только родился, а Ходкевич уже стал великим человеком, известным на весь мир. О гетмане Великого княжества Литовского знали все образованные люди нашего времени.

Наливайко с отрядами казаков безнаказанно грабил города моей родины. Никто его не мог остановить. Ян Кароль положил конец его кровавому разгулу. С этого и начал гетман свою военную карьеру. Началась война со шведами – сражался в Инфлянтах. Войско содержал за свой счёт. Разгромил в пух и прах шведов под Коккенгаузеном. В 1604 году сразился с ними под Белым Камнем. В своём распоряжении имел две тысячи жолнеров, а у шведов было семитысячное войско.

Но это была, так сказать, репетиция. Наибольшую славу сыскал гетман на поле боя под Кирхгольмом 27 сентября 1605 года (который потом потомки-латыши переименуют в Саласпилс). Имея четырёхтысячный корпус, наголову разбил шведскую армию, которая насчитывала четырнадцать тысяч воинов. Своих же на поле боя потерял сотню. Европейские монархи и даже сам папа Павел V признали это триумфом, поздравляя его с этим значимым событием.

А в 1611 году он уже вёл свои хоругвы на Москву – на помощь осаждённым войскам Великого княжества Литовского. В 1617–1618 годах возглавлял последний московский поход. В 1621 году, уже будучи начальником войска Великого княжества и Польши, под Хотином он вынужден был с 70 тысячами противостоять втрое превышающей по численности орде турок и татар, и одержать блестящую победу. Имя славного сына Быховской ветви рода Ходкевичей должны помнить благодарные потомки. Вот какие прекрасные люди рождались на нашей литвинской земле!

Так и Януш Радзивилл покрыл себя славой на века. Ещё будучи полевым гетманом, князь Януш успешно провёл свои первые кампании против тех же казацких отрядов, которые засылал к нам на Беларусь Богдан Хмельницкий. Много бед причинил литвинскому людству Хмельницкий, безжалостным был человеком, жестоким. Я принимал участие в том сражении, которое происходило под Лоевом в 1649 году. Соединение полковника Кричевского насчитывало шестнадцать тысяч казаков. И мы разбили огромное казачье скопление.

А через два года после того князь разбил и войско Небабы, даже мы зашли в Киев, туда, откуда засылались агрессоры в наш край. А украинские казаки считались мощной военной силой, не раз разбивали польскую армию.

А когда началась московская агрессия в 1654 году, на Януше, как на высшем гетмане, держалась оборона всей страны. У нас было всего десять тысяч воинов, а у царя Московского государства – сто тысяч. В десять раз больше! Произошла крупная битва с врагом под Шкловом. Мы выиграли ту битву. Но через некоторое время нас окружили под Шепелевичами. Януш потерпел поражение – первое поражение в своей жизни.

Чтобы оправиться и вернуть себе былую славу непобеждённого, и защитить Отечество от польской экспансии и агрессии со стороны Москвы, он заключил в Кейданах договор со Швецией. И ему удалось бы совершить задуманное, но… Но засланные к нему шпионы подсыпали яд в чашу с вином.

Я же, отойдя от военных дел, активно и с удовольствием занимался собственными исследованиями со взрывчатыми веществами.

Добился на этом поприще немалых успехов.

Но меня неожиданно отрывают от моих опытов, отзывают из Нидерландов. Мне приказано, не откладывая, явиться в расположение королевской артиллерии. Видимо, Януш Радзивилл не забывает обо мне, следит за тем, чем я занимаюсь. И не только следит, а оказывает всяческую помощь в моём предприятии. Спасибо ему, умный и добрый человек. Великий человек!

Но оказалось, что призвали меня не на военную службу, а продолжать те эксперименты, над которыми я трудился всё время.

Меня занимала баллистика – дали возможность заниматься ею. Запускать ракеты? Нет никаких преград.

А потом я ещё выше поднялся по служебной лестнице – мне присвоили звание генерал-лейтенанта. Я осмелился после этого попроситься в отставку – и мою просьбу удовлетворили.

Я снова вернулся в Нидерланды.

Меня пригласил на аудиенцию эрцгерцог Леопольд-Вильгельм Габсбург. Долго говорили обо мне, о жизни, о военном искусстве.

Он даже попросил меня, чтобы я прочитал ему несколько своих стихотворений, признался, что они ему понравились и он желал бы их иметь у себя.

– Вы проявили себя как великий артиллерист, – промолвил в конце аудиенции эрцгерцог, – и это похвально. Мы имеем к вам, шляхтич Казимир, огромную просьбу. Даже не просьбу, а заказ.

– Какой? – я насторожился, думая, что поручит исполнить какую-нибудь монаршую прихоть.

– Вы должны написать свою главную книгу – трактат об искусстве артиллерии. И назвать его хотя бы так: «Великое искусство артиллерии». В Европе об этом ничего не написано. Вы будете первый.

Я же буду вам оказывать всяческую помощь, никто вам никаких препятствий чинить не будет.

Я только склонил низко голову – о таком я даже не мог мечтать.

– Казимир, вы влюблены? – дотронулся до моей руки мой покровитель. – По стихам вижу – «мой ангел небесный, к тебе я ракетой лечу…»

Чтобы спрятать своё лицо, вспыхнувшее цветом заходящего солнца, опустил голову.

– Так это же здорово! – воскликнул Леопольд-Вильгельм, хлопнув меня по колену. – Тогда вы достигнете в своих делах небывалых высот!

Я так и оставил заглавие трактата – а разве можно было заменить название чем-то другим? Конечно же, нет. О, какая это была работа! Наслаждение! Рай! Моя душа пела и радовалась стечению таких благоприятных обстоятельств!

Книга писалась легко и трудно, поэтично и прозаично. Я старался изложить текст обычным, доступным всем языком. Писал на двух языках – на латинском и языке той страны, в которой жил.

Сам не ожидал, что ею сразу же заинтересуются и переведут на многие не только европейские, но и заокеанские языки. Не думал, что мой скромный труд станет самой популярной научной работой по артиллерии, что ею заинтересуются и будут читать с большим вниманием Наполеон и российский царь Пётр I. Не говоря о том, что проявлял живой интерес король и великий князь Ян Казимир.

Но я не изложил свои главные мысли, изобретения, которые держал до поры до времени втайне, надеясь, что напишу и издам ещё более значимый и огромный труд.

Да, не утаю и главный факт своей жизни, но утаю детали. Чтобы не мучила меня недосказанность и на том свете. Да, это было в Амстердаме.

Да, любил, очень любил. До безумия. Как и она меня. Я боготворил её двух сыновей, учил их искусству пиротехники и воздушных транспортных средств. Никто не догадывался о наших отношениях. Наши встречи были и не частыми, но и редкими их назвать нельзя.

Она жила недалеко от меня. Часто выходила на крышу своего дома, как и было договорено, когда хотела известить меня, что я могу видеть её.

Муж её был один из моих покровителей, и я не был виноват в том, что так случилось. Любовь, как оказалось, была выше нас, сильнее нас.

А потом она перестала выходить на крышу. Не знаю почему. Я никак не мог с ней связаться. Зная, что на веранду, кроме неё, никто не выходил, решил отправить ей свою записку. От отчаяния, от безнадёжности.

«Любимая моя! – писал я ей, не называя даже имени, чтобы не вызвать подозрения. – Я могу умереть без тебя, не видя тебя, не слыша ни твоего голоса, ни дыхания. Что с тобой? Я написал для тебя целую тетрадь стихов, и каждая строчка написана моим дыханием и молитвой к тебе. Отзовись, выйди в своём белоснежном платье на площадку, покажи, что ты жива и здорова, что думаешь обо мне…

Когда ты мне призналась, что носишь под сердцем плод нашей грешной любви, я чуть с ума не сошёл от радости и счастья. Отсюда и родились стихи к тебе.

Ты призналась ещё, что очень больна и вряд ли тебя сможет вылечить какой-нибудь эскулап, – это меня повергло в ужас. Если бы я смог, то отдал бы жизнь за тебя и за того, кого послал нам Бог…»

Как когда-то, отправляя на Смоленск царю русичей послание от Януша, зарядил я в ракету тетрадь стихов и выстраданные строчки письма.

Я нацелил ракету на то место, где она должна была стоять. Направление ракеты определил правильно, слишком правильно. Но я впервые в жизни пожалел, что она не сбилась с курса. Потому что на крышу в тот самый момент вышел её муж.

Он не испугался, когда ракета упала у его ног, наоборот, поднял её, раскрыл содержимое. Конечно же, он знал, кто автор и ракеты, и написанных строк.

Кажется, в этот момент я упал в обморок.

Через день пришли ко мне офицеры из королевского двора. Доставили меня в крепость. Ничего не сказали, ничего не поставили в вину. Но я знал, что было тому причиной.

К счастью, мне не запретили заниматься артиллерией. Я даже и не просил их, чтобы мне предоставили стол и бумагу. Они заточили меня в крепость как любовника, а как учёному дали полную свободу.

Я взялся за написание учебника для артиллеристов.

Поэтому в нём я изложил всё то богатство мысли, почитаемое в моём времени, – труды военных специалистов, а их я знал по памяти. Кроме них, я прибегнул к античности – Аристотелю и Эвклиду, Архимеду.

Они были как бы ширмой, а за их спиной я выстроил колонны способов определения калибра орудий, качества пороха, радиуса и веса ядра. Даже предложил стрелять двумя ядрами, чего до меня ни у кого не было даже и в мыслях.

Я сформулировал абсолютно правильный закон упругого столкновения тел. До этого в моём любимом городе Амстердаме вышла книга Р. Декарта «Начала философии». Я осмелился не согласиться с втором, хотя у него были огромные покровители и они не могли

мне простить таких нападок и критики, утверждал, что Декарт сформулировал ошибочные законы упругого удара. Может, и это сыграло свою роль в том, что случилось позже со мной, не знаю, утверждать прямо не могу.

Я излагал такую мысль: хотя артиллерия и является главным оружием в сражениях между неприятелями, но выше её всё же стоит ракета. Чтобы доказать своё утверждение, я представил на суд читателей и учёных десятки ракет. К ним приложил чертежи, рисунки, формулы. Пришлось выделить эту тему в отдельный раздел – «О ракетах».

Что представляла из себя ракета? Когда порох (или иное топливо) сгорает в первой ступени, она, ступень, отбрасывается. Потом порох горит в другой ступени – и облегчённая ракета продолжает движение. А когда и он выгорает, наступает очередь третьей ступени. Это позволяет ракете подниматься выше и выше. Это принципиальное решение, и такого на сегодняшний день ни у кого нет.

Не говоря уже об аэродинамических свойствах и особенностях.

Я утверждаю, что на дальность и устойчивость полёта сильное влияние оказывает внешний контур. Я это учитывал всегда, и поэтому не было сбоев, что, конечно же, и подвело меня и определило путь в репость. Но я не об этом. Второе условие – соотношение диаметра и длины корпуса. Я даже высказал рекомендации тем, кто будет после меня заниматься конструированием тех ракет. Например, высота ракеты должна обязательно быть пропорциональна диаметру сопла. Ещё – поднимаемый ею груз должен иметь такую форму, которая бы создавала как можно меньшее сопротивление воздуха при вертикальном взлёте. Ракета с прикреплённым грузом (моя книга стихов или мышь – «подарок» для царя) должна иметь форму пирамиды или конуса. Сотни рекомендаций и пожеланий я высказал будущим конструкторам. Бери – изобретай, черти, взвешивай соотношения и параметры! Находи взаимосвязь между расположением сопла ракеты и её опрокидыванием во время полёта.

Кроме этого, я описал ракеты с хвостовыми стабилизаторами-крыльями различной конфигурации. И не забыл напомнить о том, что «полезно сверлить отверстия в пороховом заряде для того, чтобы «огонь достиг нутра и зажёг материал…»

Я мог добиться успехов и в политической карьере, ведь я занимал генеральский чин заместителя начальника артиллерии Речи Посполитой, но меня влекли тайны науки и мирозданий. Это было моё главное занятие.

А в 1646 году король Речи Посполитой и князь Великого княжества Литовского неожиданно отзывает меня из Нидерландов – назначает на службу в королевскую артиллерию, определив ежемесячный

оклад в 100 золотых. Через два года королевским указом меня назначили заместителем начальника артиллерии.

Казалось, жизнь моя стала безоблачной и счастливой.

Но неожиданно в мою благополучную судьбу вмешивается злой рок, наступает в жизни чёрная полоса.

...1648 год, 28 мая

Семенович, следуя письменному распоряжению Самуэля Асинского, выдаёт из военного арсенала сто голландских мушкетов и шестьдесят копий. Но по непонятным причинам не взимает за них плату.

Наверное, само собой подразумевалось, что королевский полк, вступая в военные действия, защищая свою страну, имел полное право на бесплатное вооружение из королевского арсенала.

Даже не подумал о том, что нужно было взять какую-нибудь расписку, подтверждающую его невиновность. Однако же его непосредственный начальник артиллерии – генерал Артишевский – думал по этому поводу совершенно иначе. Он расценил поведение своего заместителя не иначе как аферу, считая, что тот взял деньги и положил в свой карман. Потребовал немедленно возбудить уголовное дело по поводу растраты казённых денег.

Ян Казимир, видя, что дело оборачивается неожиданным образом, позволяет будущему изобретателю многоступенчатой ракеты выйти в отставку. Даже запретил взыскивать с него те деньги и разрешил изобретателю уехать без скандала из страны.

Снова Нидерланды. Там он дописывает свой труд, а в 1650 году в типографии Яна Янсона на латинском языке выходит его знаменитая книга «Великое искусство артиллерии». Все восхищались, как она была издана. В ней размещались гравюры, выполненные по эскизам самого автора известным голландским гравёром Якубом Ван Мейрсом.

Книга насчитывала 304 страницы текста. На 22 страницах изображены таблицы, на 206 – рисунки, сделанные самим Казимиром Семеновичем.

Издание уникальное, до него никто таких трудов не издавал. Труд бесценен не только с точки зрения полиграфии, но и содержания.

В первом разделе излагались методы определения калибра пушек, радиуса и веса ядер в зависимости от рода материала. Для сравнения веса ядер одинаковых размеров из разных материалов Казимир Семенович даёт таблицу относительного веса ядер из 19 материалов, взяв за 100 единиц вес ядра из золота.

Следовательно, учёный даёт таблицу удельного веса.

Во втором разделе идёт описание способа получения так называемого чёрного пороха – единственного взрывчатого вещества того времени.

А в других разделах книги определена классификация ядер, пиротехнического и артиллерийского оборудования и много других открытий и новшеств.

А вот о третьем разделе разговор особый. Называется он «О ракетах».

Изобретатель приводит описание конструкций и способов производства нескольких десятков видов таких ракет.

Но это уже тема сугубо для специалистов.

Рыбалка, друзья и обиды

Когда опять приехал в Гомель, когда начал работать в институте полимеров, отец однажды сказал:

– Я научу тебя настоящей рыбалке. Всё, что было перед этим, – это баловство, репетиция. А учить я тебя буду на самой прекрасной в Европе реке – на Припяти.

– А разве в Припяти много рыбы?

Эдуард Петрович улыбнулся, обрадовавшись, что сын заинтересовался его предложением, решил блеснуть своей эрудицией.

– Ну, сегодня её не столько, сколько было в прошлом столетии, но всё же…

Анатолий снова «зацепился за крючок», поинтересовался:

– Расскажи о прошлом.

– Вторая половина XV столетия. На Беларусь приезжало множество путешественников и исследователей. Их привлекала красота наших мест, реки Неман, Свислочь, Сож, Припять. Интересные заметки о Беларуси оставил посол Священной Римской империи Сигизмунд Герберштейн – родом из Словении. Он называл «рыбным» приток Припяти Тур. Михалон Литвин, псевдоним литовского шляхтича Михаила Тишкевича – посла в Крыму, приводил такие подробности об этих местах: «В реках здесь множество осетров и других больших рыб, которые поднимаются из моря вверх по рекам в пресную воду. По этим причинам многие реки называются «золотыми», особенно Припять. Недалеко от Мозыря впадает в реку Тур. В начале марта ежегодно собирается из источников свежая вода, она наполняется таким количеством рыбы, что брошенное в её стаю копьё задерживается и стоит торчмя, будто бы воткнутое в землю – так густо собирается там рыба. Я не поверил бы этому, если бы сам часто не видел, как оттуда черпали рыбу, и за один день ею наполняли до тысячи телег, которые принадлежали купцам, ежегодно приезжающим в это время».

Анатолий с удивлением посмотрел на отца:

– Откуда ты об этом знаешь?

– Я много о ней знаю. Потому что Припять не дала нам умереть с голоду. Извини за метафору, но я понимаю так: есть сердце родителей, которые заботятся о нас, и есть сердце у природы, которая даёт нам силу, ум, доброту. Сердце природы – в Припяти. Она живая, одухотворённая, созданная Творцом. Когда ты полюбишь рыбалку, полюбишь Припять так, как я её люблю, когда мы будем сидеть тихими вечерами с удочками на берегу, я тебе много расскажу интересного и об этой милой реке, и о себе, и о твоих дедах и прапрадедах. Потому что род Юницких – исторический род, хотя и не знатный, но след оставил на земле глубокий…

«С отцом мы ещё так ни разу не говорили, – подумал Анатолий, – у него прекрасная память, интересное видение жизни. Он – дитя природы, как и его младший брат, о котором мне рассказывал, а меня почему-то тянет ввысь, в космос, хотя я, как и отец, утверждаю, что мы – дети земли, дети природы, и в никаких заоблачных далях мы не сможем ни поселиться, ни прижиться. Нас Бог создал землянами. На земле был Эдем, в котором Он поселил Адама и Еву. Поэтому и наша здесь обитель…»

Задумался Анатолий, глядя на поплавок, на душе хорошо, уютно. Приятно сидеть рядом с отцом, чувствовать его душевное тепло и благосклонность. Жаль, что в детстве был обделён отцовскими теплом и лаской, может, меньше бы трудностей выпало семье. Но опять же не любил он осуждать, критиковать, негодовать: как сложилось, так и сложилось. Богу было угодно, чтобы было именно так, а не иначе.

Знал, что и отец натерпелся за свою жизнь, что не каждому под силу и вынести то, что выпало ему. Чудом остался жив. Но он только намекал, но никогда не вдавался в подробности своего выживания, своего становления. Верил Анатолий, что придёт то время, когда он раскроется перед ним своими неожиданными гранями, расскажет о себе такие страницы, о которых он и не догадывался, всему своё время.

…Такой уж характер у Анатолия Юницкого – если чем увлекается, отдаётся тому увлечению весь, без остатка. Так и здесь. Ловля рыбы. Но это, как он считал, не забава, не увлечение, это целый научный процесс, действие, действо.

На что ловится рыба? На крючок.

А крючки стандартные, советские, тупые и неправильной формы, из года в год их используют рыбаки и не задумываются, почему зачастую возвращаются домой без улова. А леска какая? А поводок? А их

цвет? А наживка и прикормка? Ссылаются на то, что день был неудачный, дождливый или наоборот солнечный. Причины всегда найдутся.

Но Анатолий решил оспорить этот принцип, не ссылаться на удачу или неудачу, на погоду или непогоду. Он решил действовать так, как подсказывала ему пытливая мысль. И нашёл в ловле лещей множество секретов, которые он неожиданно открыл для себя.

Сначала решил изучить происхождение тех рыб, которые водятся в реках Беларуси. Какая основная рыба? Лещ. Приносил домой из библиотеки книги и энциклопедии, искал в них ответы на вопросы, мучавшие его. Даже отложил в сторону «спасательный круг человечества».

– ... Эх, скоро рыбалка начнётся! – произнёс мечтательно Анатолий, раскладывая перед собой лист ватмана – нужно было сделать чертёж изобретения по аэродинамике. – Чудесное занятие – рыбалка!

Рядом сидит Володя Смуругов, не отрываясь от своих бумаг, спрашивает:

– И рыбу ловишь сетями?

– Никогда ими не ловил. Считаю, что это не совсем правильно. Отсутствует процесс азарта и спорта. А вот удочка – это удовольствие! Это – радость! Это – полёт!

– В космос? – ехидничает добродушно второй друг – Семён Тишков, который давно знает о «колесе вокруг земли».

– Да, это только сравнимо с космосом, – не обижается Анатолий, – удовольствие колоссальное! Ни с чем не сравнимое!

В этот момент невозможно было понять, что главное для Юницкого: космос или рыбалка. Он так вдохновенно расхваливал прелести настоящей рыбалки, что друзья не выдержали и задали ему вопрос, как говорится, прямо в лоб:

– И сколько же ты на ту удочку смог подцепить тех лещей – пять, десять?

Анатолий встаёт из-за стола, подходит к Володе:

– А я не считал – пятьдесят, может, и больше.

– Заливает, как и все рыбаки, – глядя на Семёна, Володя кивнул в сторону Юницкого. – И скажет ещё, что каждый лещ больше килограмма.

– Да, действительно это так, – улыбается изобретатель «колеса», – прошу поверить на слово.

– И где же ты ловишь столько рыбы?

– В любимой реке отца – в Припяти. Под Мозырем.

Володя пожал плечами:

– Я люблю рыбалку, в Соже могу поймать два-три леща, но чтобы сотню, как ты говоришь, – это нереально.

– Реально, друзья мои. Реально.

Семён отличался заводным характером. Услышав слова Юницкого, вскочил со стула, неожиданно спросил:

– А поспорить – слабо?

– Нет, не слабо, – спокойно ответил Анатолий. – Я готов идти на спор. Определяйте предмет спора. На что спорим?

Подумав, Володя предложил:

– Давай поспорим, что ты не поймаешь обещанное количество лещей – пятьдесят штук.

– Ребята, если серьёзно спорить, то зачем мелочиться? Я удваиваю количество – сто штук.

Друзья переглянулись – шутит, когда дело дошло до своего апогея, в кусты сразу, как и все рыбаки, оказался хвастливым прожектёром.

– Ну вот, – вздохнул, улыбаясь, Володя, садясь снова на своё место, – всё и вышло наружу.

– Что значит «вышло наружу»? – удивился Юницкий. – Давайте поспорим на ящик коньяка, что мой улов составит больше ста лещей. На эти выходные я приглашаю вас на рыбалку – на Припять. Каждый берёт свои снасти. Устраиваем соревнование.

Друзья ничего не понимали: не шутит? Хочет проиграть ящик коньяка. Он бросает им вызов? Ну что ж, пусть пеняет на самого себя, раз вызвался на такой спор.

Такого ещё не было в рыболовецкой практике, чтобы на удочку надёргать столько лещей.

– Мы согласны! – воскликнул, уже разозлившись, Семён, протянул руку. – Спорим! Перебивай, Володя.

Потом Володя подал руку, перебил Семён.

– Ну, не мы предложили коньяк, ты сам напросился, – весело заговорил Семён, предвкушая сладость проигрыша, уже строил планы, как они распорядятся выигрышем, – только коньяк принесёшь сам сюда, в кабинет, лады?

– Да, в этот кабинет. Согласен. А если вы проиграете – то же самое, несите сюда, на мой стол.

Договорились так: первым едет Анатолий, чтобы подготовить снасти и всё необходимое, выберет место ловли. А потом из ближайшей деревни звонит им по телефону. Возражений с их стороны не было.

…Они приехали вечером, чтобы определиться с ночёвкой. А утром, с рассветом, отправиться на Припять.

Утро…

Что может быть прекраснее туманного утра на Припяти? Это из области сказки, нежной песни, это как слова или шёпот любимой, это признание в любви ко всему человечеству.

Ещё утро не сделало первый вздох, и вокруг стояла тишина необычайная; даже Припять не проснулась, её зеркальная гладь не шелохнётся, не вздрогнет; берег ещё не лижет волна, шепча свою таинственную мелодию.

И в эту тишину, в это неповторимое царство девственной красоты ворвался мужской разговор, восклицания, смех, радость встречи и предвкушение рыбалки.

– Какая красотища! – восхищённо воскликнул Семён.

– Рай! – поддержал его Володя.

Анатолию приятно, что его места понравились друзьям, что они отдохнут в это утро душой и телом.

Их приехало шестеро.

И все решили включиться в соревнование, в спор, который родился в кабинетах института.

– Так, не будем терять, друзья, времени! – взял Анатолий Юницкий инициативу в свои руки. – Перед нами три лодки. Со мной садится Семён, остальные – по два в каждую лодку. Всем понятно?

Размотали удочки, расселись. У каждого своя наживка: у кого червяки, у кого горох или тесто.

Удочки забросили почти одновременно. Не прошло и минуты, как клюнуло у Анатолия. Он сделал подсечку и медленно подтянул к лодке рыбу. Вытянул её. Это был лещ, и на глаз можно было определить, что он килограммовый.

Как только забросил удочку, снова поклёвка.

Следующий заброс – новый улов. Анатолий бросал и бросал в садок леща за лещом, не обращая внимания на своих друзей.

Через полчаса они перестали обращать внимание на свои удочки, устремили взгляд на волшебные действия своего коллеги.

Каждые несколько минут он вытаскивал из воды лещей.

Все были одинаковы по весу – один в один.

– Давай пересядем, ты для себя специально подкормил рыбу, здесь и дураку понятна твоя хитрость.

Это предложил Володя. Его больно задел «обман» Анатолия. Позвать друзей, самому сесть на насиженное место, а их обвести вокруг пальца? Не выйдет! Запротестовали. Предложили поменяться местами.

– Пожалуйста, – согласился Анатолий. – В какую лодку мне сесть?

– Вот в мою, крайнюю, и садись.

– Договорились. Иди на моё место.

Снова все забросили удочки. И снова первый клёв был у Юницкого. И не просто клёв, лещи сами, словно напрашиваясь, цеплялись на крючок. И он бросал и бросал рыбу в садок, даже не смотрел, как она трепыхалась, подскакивала, стремясь выскочить за борт.

Считал количество вытянутых из воды лещей не Анатолий, вёл счёт Семён.

– Сто … Сто один… Сто два…

Семён уже давно проиграл, не вытянув из воды ни одной рыбёшки, поэтому теперь получал удовольствие от счёта. Такого он никогда не видел, это было за гранью возможного, невероятно, но факт. И это он произнёс обидную для всех, как и для самого себя, фразу, перефразировав дедушку Крылова:

– А вы, друзья, как ни садитесь, для ловли рыбы не годитесь!

Один Семён отнёсся к своему поражению философски и с улыбкой. Он подошёл к Анатолию, пожал ему руку, произнёс:

– Ты победил. Извини, что я не поверил в твои способности. Спасибо за науку!

Но обиделись, и не на шутку, остальные. Нахмурившись, отвернулись. Они не могли снести обиду и «душевную травму», нанесённую Анатолием Юницким. Они не привыкли в жизни проигрывать, а тут им такая пощёчина!

Уехали, даже не попрощавшись. А потом Анатолий им всем привёз по мешку вяленых лещей. Один из друзей не разговаривал целый год. Вот на что способна рыбалка. Она может объединить друзей, сплотить, укрепить дружбу, а может и внести раскол. Но это лишь только в том случае, когда проигравшие не могут признать своё фиаско, тем более поражение.

Но это уже совершенно другая тема и история…

Анатолий никогда не стремился к расколу, вражде, не понимал тех, кто носил в своей душе зависть, копил обиду, чтобы потом отомстить своему обидчику. Не понимал тех, кто не умел прощать, признавать свою вину.

Всегда руководствовался библейским советом о прощении своих врагов, даже о любви к ним.

– Ребята, нельзя поверхностно относиться к жизни, – говорил он после того, как угостил всех вяленой рыбой и все вместе пили пиво мозырского пивзавода, – нужно всегда вникать в суть проблемы. Вы думали, понуждая меня к спору, что я проиграю? И не знали, что прежде, чем заключить со мной пари, вы должны были подумать, почему я согласился на это. Я же год готовился к этой рыбалке. У меня свои секреты и ноу-хау, свои подходы, свои формулы. Прежде, чем что-то сделать, я глубоко вникаю в проблему, изучаю её, проверяю, а только потом могу сказать, что уверен в себе, в том, что не ошибся, что выиграю любое пари.

Молчали друзья, соглашаясь с ним, убедившись, что он слов на ветер не бросает.

И он ещё им рассказывал о многих вещах. Например, об идее. Говорил, что любая идея – понятие поверхностное, ничего не значащее, ни за что не отвечающее. У каждого может родиться идея полететь на Марс или Юпитер. Замечательно! Но что из того, что вы даже претворите её в жизнь? Ну, слетаете, побудете там, увидите, сфотографируете, а дальше что? Результат? Выгода? Обогатится ли от этого человечество? Вы хотите на Марсе посадить яблони и сделать цветущей эту планету? А кому, скажите, нужен будет тот сад? Марсианам, если они там есть, точно не нужен, а нам и подавно – плоды вредны для нас, потому что они выросли не на нашей земле. Да и как они там вырастут, если там мороз под сто градусов, разрежённая атмосфера совсем другого состава, чем на Земле, да и нет жидкой воды. Так что, дорогие мои друзья, не всегда реализация идеи или мечты приносит свои плоды, а когда нет экономического эффекта или другой отдачи, сама идея бесплодна и неэффективна.

Друзья молчали, и поэтому непонятно было, соглашались с ним или наоборот, не воспринимали его выводов.

– Есть другие идеи? Выкладывайте. На Луну хотите слетать? Пожалуйста. А зачем? Вот так и все остальные идеи – это пустой звук, ничего не значащий. Мыльный пузырь, воздушный замок.

Коллеги по работе не перечили, молчали.

– А вот решение какой-нибудь конкретной задачи, экономически оправданной, подтверждённой формулами и законами науки, имеющие эффективность, дающие пользу людям, да, с этим можно согласиться, но вы докажите при этом, что ваша задача выполнима.

И тогда в его адрес были брошены первые реплики:

– Тогда скажи, дорогой наш Всезнайка, а кому нужна твоя струнная система?

Он был готов и к такому вопросу. Посмотрел на того, кто задал вопрос, улыбнулся. Ответ прозвучал спокойно и убедительно:

– Спрашиваешь, кому? А вы знаете, сколько сегодня сжигают нефти автомобили всей планеты? Не задумывались? Два миллиарда тонн! А ещё пятьсот миллионов тонн нефти уходит в битум, без которого не уложишь асфальт. Мы все дышим канцерогенными бензиновыми выхлопами автомобилей, а они в это время убивают в год на планете до полутора миллионов человек и более десяти миллионов делают инвалидами и калеками в транспортных катастрофах. Мы вдыхаем в жару битумные испарения, мельчайшую пыль от истирания автомобильных шин и асфальта, почва вокруг дорог пропитана продуктами выхлопа и антиобледенительными солями. Площадь этих уничтоженных почв

превышает территорию таких стран, как Великобритания и Германия, вместе взятые. Нефть закончится – и что дальше? На телеги пересядем? Но это давно уже отошло в прошлое. Изобретателям, которые повысили коэффициент полезного действия двигателя внутреннего сгорания на десять процентов, присуждают Нобелевскую премию. Я предлагаю транспорт, который снижает расход топлива в десять раз – это тысяча процентов! – а мне все говорят: «Зачем это надо?»

Опять же скептики-друзья выбрасывают новый вопрос:

– Толя, ответь, а кому конкретно это надо?

– Кому? Надо всем нам. Потому что мы мобильная цивилизация, и без транспорта мы обречены на вымирание. Даже с тем транспортом, который мы используем. Потому что настоящий транспорт выполняет функцию кровеносных сосудов. Мы можем представить наш организм без артерий, вен, капилляров? Чтобы человек был здоровый, нужно, чтобы все части тела выполняли чётко свои задачи. Больные сосуды – больной человек. Так и со страной, с её транспортом и технологическими сосудами.

И дальше, сев на своего любимого конька, с увлечением продолжал:

– А если подходить заинтересованно к струнным дорогам, то они, кроме того, что сберегут ресурсы, дадут экономический эффект в тысячи триллионов долларов. Так этот эффект – для всей цивилизации за весь двадцать первый век. А когда прихожу к любому чиновнику, даже самого высокого уровня, то и слышу в ответ недоуменное, вроде вашего вопроса: «А кому, скажите, это нужно?» Намекая при этом, есть ли что в конверте специально или отдельно для него. Пустой конверт? Нет его совсем? И указывает на дверь…

…Поэтому инновация и встречается с такими требованиями – это нужно обществу, а члены общества это понимают, потому что у Юницкого сторонников больше, чем противников.

Но сегодня уже новое столетии и тысячелетие. Есть возможность вернуться к тем инновациям, которые в своё время казались неосуществимыми. И, кажется, поворот понимания произошёл...

Тогда Анатолий Юницкий пояснял чиновникам Совета безопасности, когда они его расспрашивали о струнной дороге, какая будет от этого выгода государству. Приводил им один довод. О том, что в Америке много десятилетий назад пришёл в патентный отдел один невзрачный человек, сказал, что придумал что-то важное.

Продемонстрировал своё изобретение. А оно заключалось в следующем. Пришедший подложил магнит под дощечку, над ней расположил лист белой бумаги. Насыпал чёрного порошка и ударил по до-

ске. На бумаге отпечаталась некая неразборчивая копия.Но на это не обратили внимания, потому что стол и эксперт были все в саже. Его тут же выгнали из кабинета, повертев пальцем у виска. Это уже потом придумали название к изобретению – ксерокс.

Американцы потом подсчитали, какие страна понесла убытки из-за того, что не приняла вовремя это изобретение – сто миллиардов долларов. Вот цена нерешительности и тупости тех, кто не увидел в невзрачном человечишке гениального изобретателя.

Посмеялись в Совете Безопасности и Комитете науки и над Юницким. Более того, откровенно сказали:

– Как вы нам всем надоели с вашими гитарными струнами! У нас в стране нет в достаточном количестве одноразовых шприцев и лекарств, а вы лезете к нам с какими-то бредовыми идеями. Да и вообще, когда ваш юнибус помчится над лесом, то все листья с деревьев опадут.

Но сегодня действительно другое время. Кризис дышит в затылок, требует от людей пересмотреть своё отношение и к инновациям, и к тем идеям, от которых в своё время отмахнулись.

Бумеранг кризиса летает над каждым из нас, он может поднять нас на небывалую высоту, но может и опустить до самой земли, да ещё в огромную лужу.

С понятием и заинтересованностью отнеслись в администрации Ханты-Мансийского автономного округа, когда возглавлял его губернатор Александр Филиппенко. Они планировали заказать струнную дорогу для города Ханты-Мансийска, выделить для её строительства восемьсот миллионов рублей.

ООО «СТЮ» по заказу округа разработал стратегию и предложил построить три тысячи километров струнных дорог: грузовых, городских, междугородных высокоскоростных.

Эти дороги здесь очень нужны, так как этот северный округ, в котором проживает всего полтора миллиона человек, имеет территорию размером с Францию. И даёт в бюджет страны денег больше, чем любой другой регион, в том числе Москва.

Экспертами подсчитано, на что имеется технико-экономическое обоснование, что за двадцать лет социально-экономический эффект от предложенной сети струнных дорог составит один триллион двести миллиардов рублей. Это около сорока миллиардов американских долларов.

Если реализовать такой проект в Беларуси, то эффект будет ещё большим. А ведь это предлагалось раньше. Тогда помощник Президента доктор экономических наук Капитула писал в своей докладной записке, что экономика России и Беларуси может быть построена вокруг этой инновации. Потому что можно завершить разработку отраслеобразующей инновации, а технологию затем продавать по всему миру.

Зарабатывать можем на этом. Не на нефти, которой у нас нет, не на руде и каменном угле, которых нет в Беларуси, а на инновации, на интеллектуальном богатстве страны. Это как автомобилестроение Генри Форда.

Это же десятки и сотни миллиардов, их можно было заработать. Но для этого нужно было хоть немного вложиться в технологию, а не пытаться отнять её у разработчика, ничего не предлагая взамен.

Что же будет завтра?

Идёт реклама по телевизору: как можно быстро долететь на самолёте из Минска до Москвы. «От двери до двери» «лететь» надо часов пять, не меньше, со средней скоростью километров 150 в час. Преодолевая при этом мощное аэродинамическое сопротивление.

Поднимаясь на высоту в десять километров и больше. Это как сходить в гости в соседний аул, перелезая при этом через Эверест и ещё одну горку высотой километр с гаком. Да ещё с рюкзаком за плечами под тонну весом – столько приходится веса самолёта с топливом на одного пассажира. Ну очень «эффективное» и «экологичное» путешествие.

По струнной же дороге мы сможем добраться «от двери до двери» всего лишь… за два часа по горизонтальной линии без всяких подъёмов и спусков, на что тратилось бы дополнительно топливо и энергия.

При средней скорости в триста семьдесят километров в час, то есть в 2,5 раза быстрее, чем на самолёте.

И обойдётся это в несколько раз дешевле. Важна не скорость движения как таковая, а важно потраченное время и с каким комфортом и сколько выложим денег за путешествие.

В струнном транспорте ехать не только дешевле, но и удобнее и безопаснее.

И, как говорят у нас на Полесье, – колесом дорога!

Диалог матери с Анатолием

Не выдержал Анатолий, бросив все дела, перенеся деловые встречи на следующий месяц, полетел к матери. Взял билет на самолёт, предупредив Надю, помчался в аэропорт.

Мать не удивилась приезду сына, только обрадовалась.

Улыбнувшись, сказала:

– А я знала, что ты приедешь. Светлый сон видела о тебе. Будто ты летишь по небу и мне рукой машешь. Я так и подумала – ко мне прилетишь. Соскучилась я по тебе, Толик.

– И я тоже. Потому и прилетел.

…Проведал Тамару, которая жила рядом с матерью – в соседнем доме, прошёлся по городу. Навестил своих друзей, заглянул в школу…

И отлегло от сердца. Он погасил огонь ностальгии по родным местам.

А в третий вечер, когда не хотелось уже никуда идти, решил вместе с сестрой побыть у матери. Мать испекла пирог и заварила чай в огромном фарфоровом чайнике. Угощались пирогами, запивали чаем, запах которого разлетелся по всей квартире.

Молчали. Но за этой молчаливостью настойчиво просился в их сердца откровенный разговор. Трое почувствовали, что пришла пора поговорить.

Мать расспросила о делах сына, как думает жить завтра.

Но как-то всё не по главной дороге шли, а по второстепенной. Сын никогда не задавал матери вопросы, которые могли бы её обидеть. Как и мать не углублялась в проблемы сына, ожидала, когда ему самому захочется о них рассказать…

…Некоторое время молчали за столом.

Мать держала в руке чашку с чаем, подносила к губам, сделав несколько глотков, снова ставила перед собой.

Анатолий почувствовал, что мать расположена к беседе. Как и Тамара. Наверное, в душе за много лет накопилось многое, и теперь пришла пора поделиться своими мыслями. Мать всю жизнь была Учителем, Воспитателем, Советчиком, Утешителем. На то она и мать, чтобы принимать на себя боль и радости сына и дочери, оберегать их от несчастий и бед, необдуманных поступков.

– Помнишь, когда мы в гости с Тамарой к тебе приезжали? Зашёл твой отец, а у меня ни одна жилка не дрогнула. И вроде не чужой, но и своим назвать не могу. Когда-то я с ним прожила хоть и короткий, но счастливый отрезок времени. Я верила ему во всём, боготворила его, радовалась его успехам. И сама хотела дотянуться до него.

Сын молчит, не перебивает. У матери голос спокойный, у неё нет душевного волнения от воспоминаний о тяжёлой прошлой жизни, она просто высказывает свои мысли, доверив их оценку своим детям.

– Но кто-то невидимый столкнул нас с избранного пути, по которому мы шли вместе с твоим отцом. Соединил нас Бог, но вмешался тот, кто противился нашему счастью. То ли я не молилась, как должно было, Господу, то ли понадеялась, что само счастье упало к моим ногам с небес, но, ослепнув, я не заметила, что вместо главного пути, большака, как у нас называют главную дорогу, перед нами пролегла дорога через болото.

Мать снова отпивает из чашки ещё не остывший чай, щурится, вглядываясь в то далёкое время, когда она девчонкой встретила молодого мелиоратора, когда бродили росными ночами по полям, мечтая о совместном счастье.

Юлия Степановна улыбается, и от этого появляются у неё морщинки, словно от солнца растекаются лучики светлости и воспоминаний о прошлом, и она на глазах молодеет, светится женским счастьем и любовью к сыну.

– Мы смотрели с Эдиком на звёзды, любовались красотой неба. И, видимо, хоровод звёзд закружил нас в волшебном танце, ослепив нас, сделал глухими и незрячими. Видимо, звёзды те были заряжены не добротой, а несчастьем…



С матерью в аэропорту г. Джезказган, 2011 год

– Мам, звёзд хороших или плохих не бывает. Они просто звёзды. Яркие или тусклые, тёплые или холодные.

Он как будто защищал «свои» звёзды, не хотел, чтобы мать посылала на них своё недоверие и обиду.

– Может, и так, сынок, я не спорю. Бог посылает нам счастье и любовь, а кто же тогда отнял их у нас? Кто?

Сын пожал плечами. Не только он, но и никто во всём мире не может ответить на такой вопрос.

– Помнишь соседку нашу, бабусю Настю? Она ткала сказочные «простирадла». Так звали у нас на Полесье сотканные на самодельном ткацком станке покрывала, простыни – по-разному их называли. Бабушка Настя, казалось, ничем не выделялась среди других ткачих наших Крюков. Но что удивительно… Первый раз, глядя на сотканный сувой, ничего не увидишь удивительного: узор как узор, чёрный цвет, жёлтый, красный… Но потом, тщательно присмотревшись, открываешь для себя совсем иное – целый мир перед твоими глазами, чужая жизнь, наполненная разными красками. И с другой стороны, это и твоя жизнь, и жизнь соседей. И наматывались на вал времени не метры, и не льняные шедевры, а страницы истории со всеми жизненными перипетиями, трагедиями, радостями, историями. Получалось, что сотканное из льна полотно превращалось в биографию каждого, отдельно взятого человека – жителя не только Крюков, но и всей Беларуси.

Анатолий удивлялся матери. Никогда она не говорила такими словами. Словами философа и литератора. Всю жизнь она добывала хлеб насущный, копаясь в земле. Спускалась в забой – давала уголёк стране, не гнушалась никакой тяжёлой или грязной работой, только бы прокормить и одеть своих детей. А тут… А тут она открывалась ему с незнакомой, неожиданной стороны, обнажая перед ним свою душу, словно стараясь показать, что её волновало, что не давало покоя.

– Отец тебе говорил, что я ему нанесла душевную травму на всю жизнь. Это когда я с вами приехала к нему в Калинковичи без предупреждения. А у него оказалась «новая жена», которую он привёз из Узбекистана. Это же самое я могу сказать и о нём: боль, которую он мне нанёс, не проходит и до сегодняшнего дня. На сердце рана, которую не в силах вылечить ни один хирург. И даже время не смогло вылечить. Но с годами я поняла: это не мы нанесли раны друг другу, а кто-то другой. Может, время, в котором мы жили, может, чья-то ревность или зависть, не знаю. Это сложно объяснить, невозможно объяснить. И никто, наверное, это не сможет объяснить, не так ли, сын?

Он пожал плечами, не зная, что ответить. И у него не было ответа на поставленный матерью вопрос. И Тамара, вздохнув тяжело, пожала плечами.

– Но что это у вас, Юницких, получается? Один сбился с дороги, перескочил на другую. Сын поскользнулся, свою дорогу избрал. Почему вы не пошли одной дорогой с Галиной?

Мать посмотрела укоризненно на сына, ожидая, что он ответит.

– А вот тут уже точно звёзды виноваты, и – Циолковский. Она хотела, чтобы я был на земле, а я находился там, в небе…

Мать помнила, что в детстве не понимала его. Учителя говорили ей, что сын её не похож на остальных учеников, что он космосом бредит и Циолковским. Что не помнит ни одной исторической даты, но уравнения по математике, формулы по химии, уравнения по тригонометрии решает лучше самих учителей. И сказали, что он больше знает о звёздах, чем о жизни на земле.

Это её радовало и огорчало. Помнила, как он однажды упал с лошади, как принесли его, бездыханного, домой. Уже и не верила, что останется сын в живых – сердце еле-еле билось в груди. Когда очнулся, первое, о чём спросил, удивило: «А они уже прилетели?»

Мать только кивнула в знак согласия головой, ощутив в тот момент, что сын находился в другом мире, на другой планете Юнита, которую он придумал тогда, в детстве. И он всё время мечтал отправиться на ту планету. Не спрашивала о том, кто «они» и откуда «прилетели». Только догадывалась. Тогда она просто прижала его голову к своему сердцу, забрала всю его боль себе. И ощутила его боль, удивилась и ужаснулась – как только сын и выдерживает её, ибо она, его боль, была не человеческой, какой-то иной, может, даже и космической.

Оторвалась от воспоминаний, спросила, глядя на него:

– И у тебя, сын, не было обиды, что бывшая жена так обошлась с тобой – поленом да по голове?

– Нет, наоборот, рад был этому. Больше скажу – я счастлив.

Мать с удивлением посмотрела на сына – на шутку его ответ не похож, но и принять его как серьёзный тоже невозможно. Раньше она его понимала лучше, а сейчас он своими вопросами и ответами ставил её в тупик.

Видя, что мать ничего не поняла, постарался объяснить ей более простыми словами:

– Я не только простил обидчикам и врагам своим, но и полюбил их с большой душой. Господь заповедовал нам любить врагов своих. Я и сам вначале не понимал этой заповеди. А оказывается, она настолько проста и естественна, как вдыхание воздуха в наши лёгкие. Ты с отцом не нашла общего языка, как ты сама говоришь, кто-то вмешался в ваши отношения и разорвал узы. Отец признаётся, что боль, которую ты причинила ему, до сих пор саднит. Ты говоришь, что никогда

не можешь ему простить, как он с тобой поступил. А он ушёл из этой жизни. Ты так говорила, мам?

Молча кивнула головой, потому что спазмы сжали её горло – никогда и никто не говорил с ней так, а здесь родной сын. В её душу закралось сомнение: а если сын прав? Знала, что больше такой возможности поговорить откровенно никогда не будет. Значит, нужно слушать то, что скажет дальше Анатолий.

– А задумывалась ли ты, мать, над тем, виноват ли кто из вас, не виноват, но ваша боль передаётся не только нам, а и нашим детям, внукам, правнукам. И если человек уходит из этой жизни, не простив, не покаявшись, он тем самым нанесёт огромную травму самому себе и горе тем, кто придёт после нас. Юницкие будут страдать всю жизнь. Мой сводный брат Эдик женат третий раз. Валентин Юницкий, двоюродный брат отца, также женат в третий раз. При невыясненных обстоятельствах нашли мёртвой на льду Припяти мою сводную сестру Людмилу. Меня оглушила на берегу Чёрного моря моя разъярённая бывшая жена. У Тамары пошло всё наперекосяк – дважды разводилась. Родственники разводились, вешались. Мне не удаётся претворить в жизнь мои многие проекты, которым посвятил свою жизнь. Неужели вы не знаете, что вы в некотором роде эгоисты, думаете только о себе, о своих обидах и травмах. Вы уйдёте из жизни со своими обидами и упрёками, не заботясь о нас. А кто подумает о потомках? Кто? Или вы хотите, чтобы на наш род – род Юницких и Яковцов – обрушивались одни несчастья и неудачи? Если вы любящие родители, почему не можете полюбить тех, кто будет появляться после вас на свет? Вы в ответе за них, хотя вас и не будет среди ваших потомков. Или вы хотите снять с себя всякую ответственность? Тогда вы будете держать ответ перед Богом. Как и мы.

Своими вопросами Анатолий застал мать врасплох. Она даже не ожидала, что разговор повернётся в другую сторону. Сын не обвинял её и своего отца, просто спрашивал, чтобы и самому разобраться в этом сложном клубке семейных и бытовых отношений. Одинаково любил и отца, и мать, и братьев и сестёр своих – сводных и родных, и не хотел, чтобы кому-то из них не повезло в жизни и счастье обошло их стороной.

– Недавно у меня состоялся откровенный разговор со священником Максимом. Случайно познакомились. Не в церкви, куда я стал ходить, а в сквере. Я сидел на скамейке, и он подсел ко мне. Отец Максим, видимо, почувствовал, что в моей душе творится неладное, поэтому и спросил, что мучает меня. Вначале не хотел открываться перед ним, но потом как будто кто подтолкнул меня, и я рассказал

ему всё не только о себе, а и обо всех нас. И о тебе тоже. Это было вроде исповеди, вроде моего покаяния. Внимательно слушал меня, а я говорил, говорил, говорил… Выговорившись, почувствовал, что у меня стало легче на душе, словно и в самом деле был на исповеди. А потом говорил он. Легко укорял меня, что не прихожу в храм и не доверяю Богу свои сомнения и грехи. Сказал мне главное – жизненные неурядицы у нас будут происходить до тех пор, пока мы не покаемся в своих грехах, в грехах родителей, придя на исповедь и причастие. Что в этом сокрыта великая тайна и что без прощения грехов не может жить ни один человек. И ещё сказал: никто из детей не имеет права осуждать или укорять своих родителей, какой бы грех они ни совершили. Это касается и меня, и Тамары, и наших детей и внуков. Я с Тамарой не могу укорять отца, почему так случилось, как не может меня укорять мой Денис, что мы разошлись с его матерью, а тебя, Тамара, – Саша, Карина и Эвелина.

Юлия Степановна молчала. Для неё в этот момент сын был и строгим судьёй, и укорителем совести, и врагом, и другом, и мягким, и одновременно жестоким и справедливым открытием, какое место должен занимать человек в этой жизни. Толя не был обвинителем, не был адвокатом, да и не был судьёй, он просто хотел примирить боль с бальзамом, огонь с живительной водой, любовь с ненавистью, горе с радостью, прозу с поэзией.

– Толик, как я рада, что ты ни на кого не имеешь обид, что ты живёшь в мире радости и согласия. Спасибо тебе, и прости меня…

Она обняла сына за шею, прислонилась к нему. Сын поцеловал её в лоб, прошептал:

– Ты самая лучшая в мире мама…

– А раз я лучшая в мире мать, то ты должен выслушать и мою исповедь. Ещё время не позднее – успеем наговориться.

– Успеем, мама, мы никогда так с тобой не говорили.

Их поддержала и Тамара…

Исповедь матери, или Ветви и корни

– Мама, расскажи о себе – кто ты, откуда, кто твои папа и мама, дедушки и бабушки. В детстве мы не задумывались о корнях рода, это приходит с годами. Мы должны об этом знать.

– Вам это интересно?

– Да, очень.

И тогда она достала из своего тайника металлическую коробочку, в которой хранила документы и фотографии.

Разложила перед ним выцветшие от времени фото, начала рассказывать...

– Моего отца звали Степан Тимофеевич Яковец. Мама – Евдокия Силовна, в девичестве – Критенкова. Мама моей матери, Дуня, умерла при родах. Отец Сил женился, а её, маленькую, взяла на воспитание старшая сестра Анна. Все знали, что Сил был богатым человеком, родом из зажиточной семьи. Прожил он более девяноста лет. Когда умер, его богатство – имущество – было поделено между восемью его детьми.

– А родители Степана Тимофеевича – твоего отца?

– Отец моего отца – дедушка Тимофей Степанович Яковец – с женой Анастасией – Настей – приехал в Гомель. Пошёл к помещику и купил у него хороший надел земли. На той земле, недалеко от Крюков, находился хутор. Там и поселился дед Тимофей. Места там красивые, земля давала богатый урожай. Дед хотя и отдал большие деньги за землю, но она стоила того. Со временем Тимофей развёл большое хозяйство: коровы и свиньи, гуси, куры… Пасеку огромную. В семье один за другим рождались дети. Когда выросли, они все помогали родителям. Работящие все были, здоровые и сильные.

А потом война… Увидел Тимофей, что к его хутору приближаются немцы, бросился в лес. Не надо было этого делать. Его бы никто не тронул. А так немцам показалось, что это партизан убегает к себе в лес, и открыли стрельбу. Это было в 1943 году. А его жена Настя умерла сразу же после войны.

– А твой папа – наш дед? Что с ним стало?

– Пропал, детки мои, без вести. Я писала запросы в разные инстанции, чтобы рассказали об отце, сказали хотя бы, где погиб, где похоронен. Ничего мне не сообщили.

А мама – Евдокия Силовна – умерла осенью 1949 года, когда Толику было всего шесть месяцев. Строили хату, а её чем-то крыть надо. Мать собирала по пояс в воде камыш. Тогда холодная осень была: простудилась, воспаление лёгких. Не оказали ей вовремя помощь, умерла.

Ну что рассказать ещё об отце? Родился он в 1899 году. Когда исполнилось ему восемнадцать лет, женился на пятнадцатилетней Евдокии Критенковой. У них родилось девять детей. Третьей среди них родилась я. Как только стала ходить, начала помогать родителям. Потом в школу пошла. Но доучилась только до четвёртого класса.

Нужда заставила идти работать. В одиннадцать лет пошла нянькой в семью агронома колхоза. А потом тот же агроном определил меня на работу в колхоз.

Днём в поле, а вечером домой спешу, на моих руках младшенькие – Сеня, Леночка, Татьяна, Людмила, Вася и Петя. Постирать, накормить, обмыть их – работы хватало, за ночь не переделать.

Так что, деточки мои, детство прошло у меня в трудах и заботах. Радостью в детстве меня Бог обделил.

А потом война… Жили в землянках, в холоде и голоде. Каждый день наша жизнь была в опасности, мы находились на волоске от смерти.

Но Бог помог нам выстоять и выжить в тех нечеловеческих условиях.

День Победы. Победили врага, у всех радость, а нам нужно опять выживать – никакой помощи от государства. Была бы на руках «похоронка» – тогда другое дело, а так… «Может, он в плен сдался во время войны, – отвечало нам местное начальство, когда мы обращались за помощью, – пишите, может, и отыщутся следы…»

Писала – никаких следов. Пошла на самую тяжёлую работу – на торфоразработки. Торфозавод платил копейки за наш непосильный женский труд. И пыли той наглотаешься за день, что вечером харкаешь одним торфом. До сих пор та пыль сидит в горле, отхаркаться не могу.

И вот тогда, в 1948 году, приехал в нашу деревню молодой мелиоратор. Познакомились, вечера проводили вместе. Это и был ваш отец – Эдуард Петрович. Поженились. Сначала ты, Толик, появился 16 апреля 1949 года, а потом и Тамара – 17 августа 1952 года.

Счастливы были мы восемь лет – ровно столько, сколько был с нами отец. Хотя он и служил в армии, потом ездил поступать учиться, но не поступил в академию, не допустили до учёбы из-за того, что считался сыном врагов народа.

Мать и отца его расстреляли энкавэдисты.

Мой отец пропал без вести на войне, а его отца расстреляли свои в смутные тридцатые. Рассказывал Эдуард, что воспитывался в детском доме, а в войну их Дорошевичский лагерь эвакуировали под Ташкент. Хлебнул и он горя, еле жив остался. Потом отец уехал в Ташкент – учиться в инженерно-строительном институте. Там и встретил ту женщину – Зою, которая и стала его второй женой…

Ты, Толик, очень поздно научился говорить, почти в два года. Но рос очень умным и сообразительным.

А потом мы поехали к моему брату Сене и сестре Татьяне в Украину, в город Коммунарск. Я пошла работать в шахту, спустилась в забой. А вас определила в садик. Очень много ты мне помогал, был уже почти как взрослый. Первый класс закончил на одни пятёрки.

Мать замолчала, склонив голову. Она держала в руках фотографию своего отца, о чём-то думала. И была она где-то далеко-далеко, в своём детстве и юности, когда в её сердце впервые постучалась любовь…

Анатолий и Тамара, перебирая фотографии, передавали их друг другу, вглядывались в лица своих родных, для них они были молодыми и красивыми, представляли то трудное и сложное время, удивлялись, как выжили в том жестоком и кровавом мире и времени…

«Сочувствие» друзей

Встретили его через много лет Владимир Кузьменок, Николай Пугач и Виктор Драпезо. Сказать, чтобы случайно встретились, так нет. Прочитал кто-то из них информацию о Юницком, разыскал его, узнав адрес, вышел с предложил встретиться.

Анатолий и Виктор тогда, как и все, увлекались «ракетостроением», мечтали о космосе. Запустили в космос не одну самодельную ракету. И прямо в небо, и по определённой цели, как когда-то Казимир Семенович, о котором они тогда не знали.

В тот вечер к запуску готовил ракету Виктор Драпезо. Да то ли перестарался с количеством пороха, то ли самодельный бикфордов шнур отказал, но когда огонёк дополз до сопла ракеты, неожиданно раздался взрыв.

Витя успел отвернуться, а вот Анатолий доли секунды промедлил. Он понадеялся на друга, что тот сделал всё правильно, но, оказывается, ошибся. Пламя ударило в лицо, обожгло до крови.

Долго не сходил ожог. Мазали тело и медицинскими мазями, и народными средствами. После того Анатолий стал более осторожно относиться к строительству самодельных ракет, начал изобретать более безопасное топливо, но ещё более мощное, чем то, которым пользовались перед этим. Изобрёл, конечно. Но это было уже позже, когда переехали в Казахстан, когда жили бок о бок с Байконуром.

– Да, это я, тот Толя Юницкий, с которым ты, Виктор Михайлович, запускал самодельные ракеты, – ответил Юницкий другу, узнав его голос.

– Давай встретимся, – предложил друг детства.

– Давай.

Встретил его Виктор, как министра, как лучшего своего друга. На вокзал примчался на служебной машине, привёз к себе на квартиру. Анатолий почувствовал себя не совсем уютно: в квартире обстановка, под «евро» всё сделано, пол блестит, натёртый до блеска, на стенах дорогие картины.

Обратил внимание гость на то, что дом обычный, как все, но стенки как-то переставлены, «отодвинуты».

– Да, лично сам сделал перепланировку, – понял его молчаливый вопрос Виктор. – Не хватало извилин у проектировщиков, так я поправил изъян – если бы этого не сделали рабочие, потом бы их начальники передо мною на коленях ползали.

– Почему? – не понял Анатолий.

– Я у них не принял бы дом.

– А кем ты работаешь?

– Не министром, конечно же, а простым начальником пожарной охраны нашего города.

За встречу выпили дорогого импортного коньяка, и бросились они после этого в воспоминания.

А потом Драпезо спросил у друга:

– А кем ты, Толя, работаешь?

Вместо ответа Анатолий начал рассказывать ему о «колесе» вокруг земного шара, о трудностях, встреченных на изобретательском пути. О своих победах, о грантах, о патентах.

Виктор слушал, слушал, и Анатолий не видел, как он хмурился и поджимал зубами нижнюю губу – знак разочарования, продолжал увлечённо рассказывать о своём новом проекте

– Так, значит, ты всё это время тем и занимался, что запускал ракеты?

В голосе послышались нотки сочувствия, даже жалости – друг думал, что Юницкий достиг чиновничьих высот, вот-вот станет министром отрасли по строительству дорог и мостов, а он как играл в детстве в ракеты, так и остался на том же уровне.

Чувствовалось, что хозяин квартиры относил себя к удачливым и «великим людям» и, услышав рассказ о жизни своего друга, сразу определил дистанцию между им и собой: не ровня ему друг детства, не ровня.

Так и позже произошло всё, когда встретились в Москве с остальными друзьями. Володя Кузьменок был капитаном дальнего плавания, бороздил моря и океаны, выглядел солидным государственным человеком. В голосе начальницкие нотки, баритон, чётко выговаривает каждое слово. Одним словом, от него исходили удачливость, уверенность, внутренняя сила.

Обнялись, прижав друг друга к себе, обрадовались встрече.

И второй друг – Николай Пугач – присоединился к ним.

А потом пошли в ресторан, заказали себе столик отдельно ото всех, чтобы уединиться, чтобы поговорить, вспомнить босоногое детство.

Николай тоже был на высоте служебной лестницы, руководил коллективом, имел приличную зарплату, дом, машину, дачу.

И час сидели, и два, и на четвёртый перевалило.

Они радостно «купались» в том далёком времени, вспоминая те далёкие вечера, когда сидели у костра, мечтали о будущем…

– Кстати, – вспомнил Николай Пугач, – мы тогда загадали каждый желание. Обещали открыть свои мечты, когда пройдёт тридцать-сорок лет. Теперь мы можем это сделать. О чём ты тогда мечтал, Володя?

Капитан лайнера улыбнулся, обвёл друзей взглядом:

– Об этом и мечтал – водить корабли, хотя я тех кораблей и в глаза не видел.

– Твоя мечта сбылась. Прекрасно. Я же мечтал о солидной должности, быть приближённым к высшим лицам страны. И считаю, что и моя мечта в некотором смысле удалась, ну, а ты, Толя, какое тогда загадал желание, когда горела зничка на небе?

Анатолий чувствовал, что ему перед ними похвалиться нечем, вряд ли поймут его с детской мечтой. Но всё же попробовал ответить честно, не завышая, но и не опуская свое социальное положение. Но и подумал при этом, не высказывая им вслух свою мысль, что если у них осуществились мечты, то почему не может осуществиться у него? Что, уже жизнь прошла, всё главное разве сзади, в прожитых годах? Да нет, друзья мои, осознанная и насыщенная жизнь изобретателя только начинается.

– А я тогда загадал желание связать свою жизнь с космическими дорогами.

– Значит, остался в детстве?

– Да. Другой мечты у меня не было.

– Не жалеешь? – спросил сочувственно Николай.

– О чём не жалею?

– Ну… что не поднялся выше своей мечты. Ты же отлично владел физикой и математикой, мог достичь вон каких высот.

И почувствовал Анатолий, что они, его друзья детства, разочарованы в нём, даже жалеют его, сочувствуют, что у него не задалась жизнь. Спросили даже, может, помочь ему чем-то надо, хоть материально, хоть по службе. Потому что имели огромное влияние на людей, от которых зависит многое.

– Да нет, друзья мои, – заулыбался он, – благодарствую… У меня всё нормально, у меня всё отлично. И я рад, что следую своей мечте, родившейся в детстве. Спасибо, что организовали эту беседу. Я стал богаче ещё на одну встречу, на одно воспоминание.

Детство ушло куда-то в небытие. Друзья, сидевшие рядом, казалось, пришли не из детства, а из другого мира, на первый взгляд кажущимся благополучным. Для них. И друзья ли они были или просто односельчане – соседи-мальчишки из Крюков?

Расставаясь, Николай и Виктор обещали в ближайшем будущем вновь встретиться, но Анатолий знал, что их пути разошлись.Разошлись навсегда. Они не только не проявили интерес к его космическим проектам, а даже не попытались расспросить подробнее о них. Хотя бы для вида. У них в жизни интерес был совершенно другой, ими завоёванный и приемлемый. И он пожалел о зря потраченном времени.

…Пути Господни неисповедимы.

Часть восьмая

Жизнь в… вакууме

Более двух десятилетий назад, а если точнее, в 1987 году в № 5 тонкого журнальчика-бюллетеня Советского комитета защиты мира «Век XX и мир» (выходил ежемесячно на русском, английском, французском, испанском и немецком языках) напечатал Анатолий Юницкий свой главный труд – «Спасательный круг» планеты». Под рубрикой «СССР – США: семинар общественности».

Тогда же, когда он спорил со своими друзьями после рыбалки, выиграв пари, и выложил по их просьбе свою идею ОТС. Они слушали, не перебивая, не задавая ему никаких вопросов. Потому что перед ними сидел не тот человек, который бросается словами, а отвечающий за каждое своё слово.

– Мы поверили в твой проект, – только и сказали его друзья, – но обсудим его в другой раз, когда осмыслим, когда подготовимся.

Итак, публикация, которая вызвала живой интерес у космонавтов, у учёных, у людей Советского Союза, –

…«Спасательный круг» планеты

«…Уже в наши дни пора задуматься о грядущем промышленном освоении околоземного пространства, – сказал, выступая на советско-американском семинаре, инженер из Гомеля А. Юницкий. Выдвинутый им проект принципиально нового космического транспортного средства призван обеспечить грандиозные переброски грузов на орбиту.

Осуществим ли этот проект? Автор утверждает, что технически – безусловно, да. Затраты же сравнимы с расходами на рейгановскую систему «звёздных войн». Для осуществления этого сугубо мирного глобального проекта потребуются объединённые усилия всего человечества.

Именно в наши дни, более или менее освоив казавшуюся бескрайней Землю, посмотрев на неё со стороны, из космоса, мы вдруг осознали, что ресурсы нашей прекрасной голубой планеты – будь то пространственные, сырьевые или энергетические – имеют предел, к которому наша цивилизация стремительно приближается.

И уже всё большее число людей начинают осознавать и понимать, что человечество может оказаться в ближайшем будущем перед труднейшей дилеммой: либо нужно вообще отказаться от всякого дальнейшего существенного прогресса, остановить его стремительное развитие, или… Или остановить рост своей численности (рождение людей) и законсервировать научную технологию на одном уровне. Сделать это

только ради одного: чтобы самим себе устроить, обеспечить, «подарив», в конечном счёте, более или менее комфортабельную и стабильную жизнь на своей планете. Но кто может остановить прогресс, остановить рождаемость? Никто. Время нельзя повернуть вспять.

Тогда напрашивается вопрос: «А что делать?» Ответ таков – нам всем вместе нужно стать на путь поиска новых жизненных пространств и ресурсов. А они есть в необъятном космосе. Мы только должны сделать выбор.

Хотя выбора, собственно, может и не быть, так как из-за естественной инерции технологического прогресса мы при всём желании можем не успеть вовремя – до катастрофического перегрева, засорения окружающей среды и исчерпания доступных человеку ресурсов – затормозить своё развитие. Слишком велик – практически возможный – минимальный «тормозной путь» стихийно развивающегося человечества в современных условиях политических и социальных разногласий.

Это не моё мнение. Таково мнение пессимистов. Я оставляю за вами право быть на той стороне или на этой. Выбор за вами.

Оптимисты же считают, что массовый выход в космос и его освоение будут отнюдь не бегством, а стремлением к свету и пространству. И если выражаться словами гениального Циолковского, то и переселением в иные сферы космического бытия. Космос будет необходим человечеству из-за его необъятных просторов, неисчерпаемых ресурсов и качественно новых условий космической среды обитания как основы развития производства, науки, количественного роста человеческого общества и его социального расцвета.

Это то, что касается мирных планов.

Но у человечества есть «злокачественная опухоль» – военно-промышленные комплексы индустриальных стран – которая может дать метастазы в космическое пространство и привести в конечном итоге к гибели в ядерном пожаре всего «организма» – неповторимой и, возможно, единственной в просторах Галактики цивилизации. Но если эти триллионы долларов будут направлены не на реализацию программы «звёздных войн», а на мирное освоение космического пространства, то человечество не только не погибнет, но и вступит в качественно новый этап своего развития.

Таким образом, в любом случае колонизация космического пространства представляется неизбежным этапом в развитии нашей цивилизации. Но будет ли человечество готово к такому шагу, если будет опираться лишь на традиционные представления и взгляды относительно возможных путей решения возникающих при этом проблем?

Слова «космос», «освоение космического пространства» у нас ассоциируются со словами «ракета», «ракетно-космическая техника».

За неполные тридцать лет практическая космонавтика, начинающая свой отсчёт с 4 октября 1957 года, с запуска первого искусственного спутника Земли, достигла огромных успехов, которые не раз удивляли и поражали весь мир.

Но давайте посмотрим на ракетно-космическую технику с другой стороны, а именно только как на транспорт. На сегодняшний день усилиями всего человечества в космос выведено около десяти тысяч тонн полезной нагрузки. Много это или мало? Сегодня трудовой космос начинается на высоте 200 – 300 километров от поверхности планеты. Там летает большинство орбитальных станций и спутников. И если провести аналогию с наземным транспортом, то за этот же срок, на такое же расстояние в 200 – 300 километров и такое же количество грузов перевезёт на земле одна крепкая телега и пара хороших лошадей.

И тогда получается, что на одной чаше весов транспортный эквивалент одной, всего лишь одной телеги, на второй чаше – сотни миллардов рублей и долларов и титанический многолетний труд сотен тысяч рабочих, инженеров, учёных. Труд, который не под силу экономике многих государств.

Уже подсчитано, что только 85 частых запусков американского орбитального самолёта «Шаттл» приведут к катастрофическому и необратимому разрушению озонового слоя планеты продуктами сгорания ракетного топлива. А это вызовет, если это случится, гибель всего живого на территории в миллионы квадратных километров под воздействием свободного проникающего к поверхности планеты мощного ультрафиолетового излучения солнца.

Поэтому экологический транспортный предел ракетной техники типа кораблей «Спейс шаттл» – величина порядка 10 тысяч тонн грузов в год. Такая транспортная работа, которая является предельной на трассе «планета – орбита», на поверхности Земли выполняется одним грузовым автомобилем средней грузоподъёмности.

А теперь давайте вместе с вами проведём мысленный эксперимент: уберём с планеты весь транспорт, то есть все легковые и грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, поезда, самолёты, вертолёты, речные и морские суда, мотоциклы и велосипеды, и гужевой транспорт тоже. Оставим на Земле лишь один-единственный грузовой автомобиль. Обеспечит ли он транспортные нужды нашей цивилизации, нужды промышленности и энергетики всей планеты? Закономерен и второй вопрос: а обеспечит ли эквивалентный одному автомобилю ракетный транспорт (и это его предел!) индустриализацию космического пространства, где со временем, а это рано или поздно произойдёт, будет создана индустрия, соизмеримая и даже превосходящая по своим масштабам современную наземную?

В то же время закономерно возникает и третий вопрос: а может, космос нам вообще не нужен, тем более что попасть в космическое пространство для нас так сложно и так баснословно дорого?

…Жизнь на Земле зародилась около четырёх миллиардов лет назад. Срок огромный. Поэтому эволюция за эти миллиарды лет создала такие формы жизни, для которых земные условия являются идеальными. Мы – дети планеты Земля. Нигде в необозримых просторах Вселенной для нас, землян, не может быть лучших условий, чем на нашем столь небольшом и хрупком голубом шарике. Поэтому на орбите семена, посеянные в грунт, не желают всходить, а космонавт, здоровью которого может позавидовать любой из нас, не космонавтов, после возвращения с орбиты целые дни, а иногда и недели, мало чем отличается от тяжело больного человека. Это естественно и объяснимо.

Но кто возьмётся утверждать, что, например, для выплавки стали нужна только сила тяжести, эквивалентная ускорению в девять целых и восемьдесят одну сотую метра в секунду в квадрате (именно такая сила тяжести дана нам на планете, и мы не в состоянии её изменить)? И кто сказал, что для той же выплавки стали идеальной является газовая среда, состоящая из 78% азота и 21% кислорода (именно такой состав атмосферы имеет наша планета, и нам не дано, да и не нужно его изменять). Точно такие же слова можно сказать о любом другом технологическом процессе. Для большинства процессов идеальными являются нулевые параметры окружающей среды – отсутствие силы тяжести, то есть невесомость, отсутствие газовой среды, то есть вакуум.

Получить один кубический метр глубокого и сверхглубокого вакуума на земле стоит дороже, чем выплавить кубический метр стали или добыть тонну нефти. В то же время у нас над головой, всего на расстоянии 300 километров и выше, он бесплатный. А невесомость на планете вообще нельзя получить, не считая кратких мгновений свободного падения.

Что дадут для той же выплавки стали указанные космические технологические параметры: невесомость и вакуум? Повышение её эксплуатационных характеристик на порядок выше. В таком случае в мире понадобится выплавлять не полмиллиарда тонн стали в год, как сегодня, а около пятидесяти миллионов тонн, в то время, как только СССР сейчас вынужден выплавлять 160 миллионов тонн стали ежегодно, а её постоянно не хватает. Тогда девять из каждых десяти карьеров по добыче железной руды можно было бы закрыть, как можно было бы закрыть и шахты по добыче угля, сталелитейные производства. А если использовать космическое сырьё, то ни один новый карьер не уродовал бы тогда лик нашей прекрасной планеты и ни одна заводская труба не выбрасывала бы дым, так чуждый голубому небу нашей планеты и чувствительным лёгким наших детей.

Или взять ту же энергетику, на развитие которой индустриальные страны тратят до сорока процентов своего бюджета. Миллионы людей сегодня заняты тем, что бурят многокилометровые скважины в Сибири, на Аляске, далеко в океане, роют огромные карьеры практически во всех уголках земной суши, чтобы добыть нефть и уголь. Другие миллионы людей везут добытое с большим трудом топливо за тысячи километров, чтобы третьи миллионы сожгли их в топках и двигателях. Четвёртые же, которых уже сотни миллионов, вдыхают, по определению Дмитрия Менделеева, полученные от сгорания «ассигнаций» дым и копоть, и всё чаще задумываются о том, что скоро противогаз станет столь же необходимой в домашнем хозяйстве вещью, как зонтик или плащ.

В космосе же не нужны ни первые, ни вторые, ни третьи миллионы людей. Ведь там с одного квадратного километра освещённой поверхности можно получить до миллиона киловатт мощности. Ажурный каркас в виде параболоида с натянутой на него тонкой светоотражающей плёнкой диаметром в несколько километров, в фокусе которого размещён обычный парогенератор замкнутого цикла с криогенным теплоносителем, заменит несколько таких мощных электростанций, как Чернобыльская атомная.

И не будет ни дыма, ни копоти, ни радиоактивных отходов, хороня которые сейчас на Земле, мы возлагаем контроль за их сохранностью на двадцатое, на тридцатое наше поколение. Не будет и аварий, так как природный термоядерный реактор – Солнце – запрограммирован на безаварийную работу в течение многих миллиардов лет.

Итак, именно в наши дни возникла острая необходимость поиска путей широкомасштабного освоения космического пространства. При этом должны быть соблюдены следующие условия.

Во-первых, себестоимость геокосмических перевозок должна быть снижена в сравнении с современной примерно в тысячу раз, то есть до уровня, близкого к себестоимости наземных перевозок. Иначе индустриализация космического пространства окажется не по карману человечеству. Например, если при нынешних ценах доставлять в космос ежегодно всего миллион тонн грузов (сравним: объём современных грузовых перевозок только на территории СССР составляет несколько миллиардов тонн ежегодно), то это обойдётся в несколько триллионов долларов ежегодно.

Во-вторых, транспорт не должен иметь экологических ограничений на рост объёмов транспортировки грузов с Земли в космос, вплоть до миллиардов тонн грузов в год, что обеспечит его развитие на столетия вперед. Развитие без опасения нанести вред биосфере планеты.

В-третьих, геокосмический транспорт должен базироваться на современных, а не будущих достижениях науки и техники, чтобы он мог

быть реализован в те же сроки, что предусмотрены для СОИ администрацией США. Если нет, то космос быстрее освоят военно-промышленные комплексы, и тогда у человечества просто не останется больше ни сил, ни средств, ни времени на мирные усилия такого же масштаба.

В-четвёртых, проект должен исключить возможность своей реализации одной страной. Тогда он послужит основой для объединения всех стран одной общей и благородной целью и, в конце концов, сделает невозможным давление и диктат сверхдержав. Глобальные проблемы должны решаться всем мировым сообществом, а не диктоваться интересами одной страны.

В-пятых, реализация проекта должна быть выгодна всем странам, всему мировому сообществу, в том числе и военно-промышленным комплексам. Возможность ВПК влиять на судьбы мира нельзя сбрасывать со счетов. Они могут быть подключены к проекту на самых ранних этапах с более высокой рентабельностью для себя, чем в случае реализации военных программ. Это позволило бы со временем перевести военно-промышленные комплексы на мирные рельсы и, наконец, списать в архив военные конфликты на нашей многострадальной планете.

Тогда напрашивается вопрос: кто может нас спасти от ненужного и насильственного давления обстоятельств и создавшейся ситуации?

Отвечу так: таким «спасательным кругом» планеты смогла бы стать космическая транспортная система, или Общепланетное транспортное средство (ОТС), способное за один рейс доставить на орбиту сотни миллионов тонн грузов и сотни миллионов пассажиров. Оно удовлетворяет всем перечисленным требованиям. Сооружение такого ОТС, масса которого составит сотни миллионов тонн, а потребляемая мощность – сотни миллионов киловатт, – дело достаточно отдалённого будущего, середины XXI века, не ранее. Однако строительство ОТС будет многоэтапным процессом, на начальной стадии которого (по времени – начало следующего века) я и хочу подробнее остановиться.

Давайте вместе с вами представим ажурную эстакаду типа пешеходных переходов через железнодорожные пути, идущую за горизонт в обоих направлениях. Она охватывает планету по экватору или проходит в плоскости, параллельной ему. Эстакада копирует крупный рельеф местности и сглаживает микрорельеф земной поверхности. Над водными просторами, которые больше суши, эта конструкция будет поддерживаться на заякоренных плавучих платформах. Опорами эстакады будут служить также энергетические и административные сооружения, заводы и цехи космического уклона, жилые здания и станции формирования космического грузопотока.

Поверх эстакады будет размещён идущий вдоль неё путь, представляющий собой линейный электродвигатель и систему магнитного подвеса. Вдоль двигателя и магнитного подвеса уложена с возможностью дальнейшего подъёма, вакуумируемая трубчатая оболочка с ротором внутри. Лёгкая тонкостенная оболочка и размещённый внутри ротор, имеющие в поперечнике 30 и 10 сантиметров соответственно, и охватывают таким образом планету, имея длину 40 тысяч километров. Ротор предназначен для выведения в космическое пространство, поэтому выполнен из доставляемой на орбиту полезной нагрузки: сырья и материалов, которые будут переработаны в космосе в изделия и конструкции, а также – из конструктивных элементов и их полуфабрикатов, необходимых для строительства различных сооружений.

Но каким образом этот ротор, находящийся в герметической оболочке, опоясывающей планету, выйдет в космическое пространство? Включаются линейный электродвигатель и магнитный подвес. Ротор, зависнув по центру оболочки, приходит в движение вдоль неё и, соответственно, во вращение вокруг планеты. Он движется всё быстрее и быстрее и как только достигает скорости спутника (в зависимости от подводимой мощности он достигнет этой скорости через несколько часов или дней работы двигателя), становится невесомым. Но скорость продолжает расти, пока не достигает 10 тысяч метров в секунду. Затем отключают линейный двигатель и магнитный подвес, который удерживал ротор от преждевременного подъёма.

Поскольку ротор имеет скорость движения, достаточную для перехода на более высокую круговую орбиту, и представляет собой кольцо, охватывающее планету, то это кольцо будет продолжать вращаться по инерции и в то же время плавно увеличиваться в диаметре. До тех пор, пока целиком не выйдет в ближайший космос, затратив на этот путь всего несколько десятков минут. Хотя ротор будет иметь скорость метеора, он не сгорит в атмосфере, так как, поднимаясь, будет нести с собой вакуумированную оболочку, в которой он всё время до этого находился. Для этого оболочка имеет систему автономного магнитного подвеса относительно ротора.

В процессе выхода на орбиту по мере увеличения диаметра кольца, образуемого той же оболочкой с ротором внутри, они удлиняются на 1,57% на каждые 100 километров подъёма над землёй. Такое удлинение без нарушения цельности материала оболочки и ротора легко достижимо. После выхода из плотных слоёв атмосферы оболочка сбрасывается на Землю для повторного использования, а ротор разделяется по длине на отдельные фрагменты, связанные друг с другом в виде телескопических соединений либо движущиеся по независимым орбитам.

При массе ротора 25 килограммов на один метр длины за один рейс в космос будет доставлено ровно миллион тонн груза.

Первый же запуск ротора образует вокруг Земли на высоте 500–1000 километров или выше кольцевую структуру, которая в дальнейшем послужит основой для создания космического ожерелья планеты и свяжет транспортными и энергетическими коммуникациями в единую систему создаваемые в космосе заводы, фабрики, энергетические установки и жилые комплексы. Последующими запусками ротора в космос будут доставлены элементы солнечных электростанций, например, свёрнутые в рулон и размещённые внутри ротора плёночные отражатели, а также стержни для сооружения каркаса электростанций, каждая из которых будет иметь площадь в десятки квадратных километров. Одного запуска ротора будет достаточно, чтобы доставить материалы для сооружения солнечных электростанций общей мощностью свыше 100 миллионов киловатт. Вырабатываемая на них электроэнергия будет затем использоваться для нужд разворачивающегося на орбите производства, а также частично будет транслироваться на Землю для нужд ОТС.

Объём геокосмических перевозок и, соответственно, темпы индустриализации космического пространства будут определяться лишь электрической мощностью, потребляемой ОТС. Например, если США отдадут для нужд ОТС избыточные, не используемые в настоящее время мощности своих электростанций, а это 200 миллионов киловатт, то в космос ежегодно будет доставляться свыше 50 миллионов тонн грузов. Для сравнения можно отметить, что если бы американцы захотели отправить в космос такое же количество грузов к 2100 году с помощью «Спейс-шаттла», то они должны были бы начать осуществлять свою программу (при максимально планируемом количестве запусков, равном 60 в год) примерно в те же дни, когда на нашей планете появился хомо сапиенс. Имеется в виду – первый человек разумный (это произошло около 40 тысяч лет назад). ОТС же будет отправлять в космос такое же и большее количества грузов каждый год.

Общая стоимость такого ОТС может быть оценена в 500 миллиардов долларов, а масса его металлоконструкций – в 200 миллионов тонн. Поэтому строительство ОТС в течение 10 лет под силу даже одной стране, не говоря уже о мировом сообществе.

При стоимости электрической энергии десять центов за киловатт-час себестоимость выведения грузов на орбиту с помощью ОТС будет в пределах одного доллара за килограмм, что в тысячи раз дешевле в сравнении с ракетным транспортом. После того, как грузовое ОТС вступит в строй и начнётся индустриализация космического пространства, потребность в геокосмических перевозках возрастёт. Одновре-

менно с этим повысится потребность в пассажирских перевозках, которую ракетно-космический транспорт удовлетворить уже не сможет.

Тогда будет осуществлена первая реконструкция ОТС. Ротор будет изготовлен не из доставляемой в космос полезной нагрузки, а выполнен стационарным, с массой порядка 10 миллионов тонн (250 килограммов на погонный метр).

Линейный двигатель и система основного магнитного подвеса будут размещены не на эстакаде, а в стенках вакуумированной оболочки. Это позволит оболочке с ротором выходить на расчётную круговую орбиту и доставлять на внешней подвеске – специальных грузовых и пассажирских контейнерах – за один рейс миллионы пассажиров и миллионы тонн грузов.

Расходуя на реконструкцию ОТС и индустриализацию космоса 100–200 миллиардов долларов в год (эти средства будут изыматься из расходов на гонку вооружений), человечество к середине будущего века смогло бы завершить индустриализацию ближнего космоса.

А что взамен? А взамен самое главное – планете останутся чистый воздух, незамутнённые воды рек и морей, тишина, не нарушаемая выстрелами и взрывами, и перспективы беспредельного и гармоничного развития рода человеческого.

Ведь освоение звёздного океана человеком будет столь же важным этапом в развитии жизни на нашей планете, как и выход рыбы на берег в доисторические времена…»

От страницы до страницы

Академик Анатолий Юницкий – автор многих статей, монографий. Часто выступает в печати, как в отечественной, так и зарубежной. Выступает с докладами на международных конференциях и симпозиумах, посвящённых проблемам космоса и наземного транспорта.

Имеет сотни и сотни научных трудов и научно-популярных статей, различных исследований в отраслях народного хозяйства.

И всех их не перечесть. Если их все собрать воедино, то это получится огромный том печатных трудов.

Отберём из них некоторые, наиболее характеризующие его главные идеи – струнные скоростные дороги и «спасательный круг» человечества.

…Кто из нас не задумывался над завтрашним днём?

Над будущим. Как над своим, так и всего человечества. И невольно задавали сами себе вопрос – что будет с нами через двадцать, пятьдесят, сто-триста лет?

Как изменится сам человек, как изменится окружающий мир?

Прогресс – это благо для человека, или человек станет заложником того же прогресса?

Кто проложит дорогу в завтрашний день?

Что мы возьмём с собой, а что оставим в прошлом? От чего откажемся?

Предоставим слово Анатолию Юницкому – Президенту фонда «Юнитран» содействия развитию струнного транспорта, руководителю проекта ООН № FS-RUS-98-S01 «Устойчивое развитие населённых пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы», академику Российской Академии Естественных Наук (2000 год). Он ещё четырнадцать лет назад выступил со своей монографией в журнале «Национальная безопасность и геополитика России» в № 6 – 7 за 2000 год, и называлась она

«ДОРОГА В XXI ВЕК»:

«…Развитие коммуникаций всегда имело основополагающее значение в общественном прогрессе, обеспечивая связь между народами, способствуя усилению торговых и деловых отношений. В историю человечества вошли такие известные великие торговые пути, как из «варяг в греки», Великий Шёлковый путь.

Сначала на реках, водных путях, затем с развитием наземного транспорта вдоль и на пересечениях основных дорог возникали и развивались малые и большие человеческие поселения. Особенно в начале XX века, когда с развитием железных и автомобильных дорог экономический прогресс приобрёл невиданный в истории размах, укрепляя и обогащая экономику целых стран и континентов.

Дороги в человеческом, общественном, государственном организме – это своего рода кровеносные сосуды, по которым проходит живительная энергия, питающая все его органы и клетки. Дороги имеют отношение ко всем без исключения сферам жизнедеятельности и видам безопасности: социальной, политической, культурной, военной, демографической и так далее.

Дороги – это неотъемлемое условие личного и общественного блага; это средство человеческого общения в территориальном и интеллектуальном пространстве; это образ жизни и одна из фундаментальных ценностей культуры, показатель уровня цивилизованности; это, наконец, жизненный путь, который мы выбираем и который нас выбирает. Только такое восприятие дорог даёт нам ключ, с одной стороны, к надёжному обеспечению устойчивого развития, а с другой – к оптимальному решению проблем всего мирового дорожного хозяйства.

В качестве примера рассмотрим состояние транспортной сети России. Она включает свыше 600 тысяч километров автомобильных дорог с твёрдым покрытием, свыше 160 тыс. км железных дорог, свыше 210 тыс. км газопроводов и около 100 тыс. км нефтепроводов. И это при том, что согласно расчётам для обеспечения потребностей экономики страны и решения социальных проблем минимальная протяжённость транспортной сети должна составлять 2 млн. км. То есть в России недостаёт более миллиона километров дорог.

Для сравнения: в США, территория которых меньше территории России в 1,8 раза, построено свыше 6 миллионов километров дорог. Без сомнения, это является основой могущества и процветания Соединённых Штатов Америки. Эти дороги, сначала железные, затем автомобильные, создали экономику сверхдержавы, стали её фундаментом. Нефтедобыча и нефтепереработка, металлургия и машиностроение и многие другие отрасли народного хозяйства – это, прежде всего, транспорт.

Автомобилестроение и авиация, судостроение и подвижной состав железных дорог, строительство автомобильных, железных и других дорог и их инфраструктуры, портов, аэропортов, мостов, путепроводов, виадуков, тоннелей, вокзалов, станций, терминалов и так далее – основной потребитель сырья, материалов, машиностроительной и другой продукции, энергии, важная область приложения труда миллионов человек. Без дорог немыслимо развитие строительной индустрии, промышленности, сельского хозяйства и любой другой отрасли народного хозяйства, существование городов, в которых сегодня проживает более половины населения планеты.

Неудовлетворительное состояние дорожной сети ведёт к нарушению нормального функционирования экономики, спаду производства в смежных отраслях народного хозяйства, неоправданным потерям урожая, ограничению доступа к сырьевым ресурсам, сокращению рабочих мест, повышению стоимости товаров и услуг, снижению уровня жизни населения и возможностей для развития образования и культуры, ухудшению экологической ситуации, затруднениям в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, снижению обороноспособности страны, сдерживанию внешней торговли и туризма, повышению смертности населения.

Как построить, ремонтировать и содержать недостающий миллион километров дорог в России с её сибирскими морозами, снегопадами, болотами, вечной мерзлотой, тайгой, тундрой, горами и другими проблемами, которыми её щедро наградила Природа? Традиционными методами осуществить это просто нереально, так как такой путь потребует колоссальных материальных и финансовых ресурсов и не менее 100 лет времени.

Писатель Николай Васильевич Гоголь сказал, что у России две беды: дороги и дураки. Этим самым он дал гениальное определение состояния безопасности и для своего, и для нашего времени. По мнению президента Фонда национальной и международной безопасности генерал-майора запаса Леонида Ивановича Шершнёва, Николай Васильевич вкладывал в это выражение, ставшее весьма расхожим, когда хотят поиздеваться над нашей страной, более глубинный смысл, чем просто грязь и слякоть на дорогах да глупость чиновников. Видимо, он имел в виду и тот сакральный смысл пути, который мы выбираем, наши связи, взаимодействия и отношения друг с другом в обществе, в различных социумах, с природой.

Смысловое соединение дороги и дурака в одно понятие беды может также означать плутание в жизни, утрату почвы под ногами, потерю духовных и нравственных ориентиров, разрушение базовых основ жизнедеятельности.

Сегодня Россия с её весьма обширной, но слабозаселённой территорией, страдающей бездорожьем, подобна человеку, потерявшему путь, уходящему и возвращающемуся от одного и того же места к нему же и обратно. И не мудрено. Пожалуй, с начала перестройки Россия живёт в условиях концептуальной (программной) неопределённости, не имея ни стратегии национального развития, ни стратегии национальной безопасности. Такое положение уже само по себе является опасным, поскольку бездумное блуждание в потёмках или послушное следование чьим-то ложным ориентирам таит в себе немалые риски и угрозы расшибиться насмерть или попасть в западню и стать чьей-то лёгкой добычей. Концептуальная неопределённость обрекает Россию на неустойчивое существование, делает её уязвимой со всех сторон, открывает каналы для продвижения и внедрения в сознание россиян чуждых им идей, образов, ценностей.

Россия, формально ставшая в 1991 году самостоятельным государством, как правопреемница Советского Союза унаследовала не только его место в Совете Безопасности ООН, но и его поражение в холодной, третьей мировой войне со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями для побеждённого государства. Из великой державы, определявшей судьбы мира, Россия опустилась до положения почти полностью зависимой от победителей в лице США, Запада, НАТО второразрядной страны. Она относится сейчас к числу наиболее уязвимых стран мира в сфере безопасности. Её государственность как основа жизнедеятельности общества, человека, гарантий их безопасности оказалось разрушенной.

России необходима программа коммуникационной безопасности, которая станет основой других видов безопасности (сырьевой, энергетической, продовольственной, питьевой и т. д.), а также фундаментом экономики страны. Ведь дороги – это не только транспортировка пассажиров и грузов. С дорогами могут быть совмещены и другие типы коммуникаций – транспортировка энергии, в том числе электрической, и передача информации, в том числе электронной.

Но для того, чтобы перейти к транспорту будущего, необходимо дать оценку транспорту сегодняшнему.

С каким транспортом человечество входит в XXI век?

1. Железнодорожный транспорт. В его современном понимании зародился в начале XIX века, хотя впервые колейные дороги существовали ещё в Древнем Риме. Во всём мире построено более миллиона километров железных дорог.

В современных условиях километр двухпутной дороги с инфраструктурой стоит 3...5 млн. USD, пассажирский вагон – около 1 млн. USD, электровоз – около 10 млн. USD. Требует при строительстве много ресурсов: металла (стали, меди), железобетона, щебня. Объём земляных работ в среднем около 50 тыс. м^3/км. Отнимает у землепользователя много земли – около 5 га/км, а с инфраструктурой – до10 га/км.

В сложных географических условиях требуется строительство уникальных сооружений – мостов, виадуков, эстакад, тоннелей, что значительно удорожает систему и усиливает негативное воздействие на Природу. Средневзвешенная скорость движения – до 100...120 км/ч.

Шум, вибрация, тепловые и электромагнитные излучения от движущихся поездов влияют на среду обитания живых организмов и жителей прилегающих к дорогам населённых пунктов. Пассажирские поезда в течение года выбрасывают на 1 км полотна и полосы отвода до 12 тонн мусора и 250 кг фекалий.

Железнодорожный транспорт в огромных количествах потребляет воду и загрязняет водные бассейны. Например, общее потребление воды объектами железнодорожного транспорта одной только России составляет около 1 млрд. кубических метров в год, при этом сточные воды предприятий транспорта содержат нефтепродукты, фенол, креозол, смолы, соли тяжёлых металлов. Попадая в водоёмы, стоки, ухудшают качество воды, условия жизни обитателей водных бассейнов, так как один грамм нефтепродуктов делает непригодной для питья две тонны воды.

В год под колёсами поездов в России погибает около тысячи человек и миллионы животных.

2. Автомобильный транспорт. Появился в конце прошлого века. Построено за прошедший период свыше 30 млн. км дорог, выпущено около 1 млрд. автомобилей.

Современный автобан стоит 5...10 млн. USD/км, изымает из землепользования около 5 га/км земли, а с инфраструктурой – до 10 га/км. Объём земляных работ превышает 50 тыс. м^3/км. Среднестатитический автомобиль стоит около 15 тыс. USD, средневзвешенная скорость движения на дорогах – до 60...80 км/ч.

Стал основным источником шума и загрязнения воздуха в городах. Выхлоп автомобиля содержит более 10 канцерогенных веществ и более 100 токсичных соединений. Источником загрязнения и истощения окружающей среды стал как собственно автотранспорт, так и сама трасса и её инженерные сооружения, объекты обслуживания, особенно места хранения нефтепродуктов, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, мойки и т. п., вызывающие трансформацию природной среды на прилегающих территориях.

Вредные вещества выхлопных газов автомобилей, продукты испарения нефтепродуктов загрязняют атмосферный воздух и, оседая на поверхность земли, вызывают загрязнение почв и поверхностных вод. С дождевыми и талыми водами загрязняющие вещества мигрируют в рунтовые и более глубокие водоносные горизонты.

И как следствие – через воздух, почву и воду происходит деградация растительного покрова. Основными загрязняющими веществами при строительстве и эксплуатации являются пыль, выхлопные газы, нефтепродукты при их испарении, продукты истирания шин, тормозных колодок и дисков сцепления, асфальтовых и бетонных покрытий, противообледенительные соли и песок. Наибольшему загрязнению подвержены территории, непосредственно прилегающие к трассам. Полоса загрязнения достигает 300 м и более.

К автотранспорту необходимо отнести и негативное воздействие той части сопутствующих систем, которые обслуживают его: это нефтяные скважины и нефтепроводы, нефтеперабатывающие и асфальтобетонные заводы и т. д.

Насыпи и выемки автодорог приводят к деградации лесных массивов из-за заболачивания одних и обезвоживания других прилегающих территорий.

Автомобильные дороги и их инфраструктура отняли у человечества свыше 50 миллионов гектаров земли (такова суммарная территория таких стран, как Германия и Великобритания), причём отнюдь не худшей земли.

В последние десятилетия автомобиль стал основным рукотворным орудием убийства человека. По данным Всемирной организации здра-

воохранения, на автомобильных дорогах мира ежегодно гибнет (в том числе и от послеаварийных травм) свыше 900 тыс. человек, несколько миллионов становятся калеками, а свыше 10 млн. человек получают травмы. Для сравнения: в военных конфликтах в среднем гибнет на планете около 500 тыс. человек в год.

3. Авиация, история которой насчитывает около 100 лет.

Самый экологически опасный и энергоёмкий вид транспорта. У современных самолётов суммарный выброс вредных веществ в атмосферу достигает 30...40 кг/l00 пассажиро-километров. Основная масса выбросов концентрируется в районах аэропортов, т. е. около крупных городов, во время прохода самолётов на низких высотах и при форсаже двигателей. На малых и средних высотах (до 5000...6000 м) загрязнение атмосферы окислами азота и углерода удерживается несколько дней, а затем вымывается влагой в виде кислотных дождей. На больших высотах авиация является единственным источником загрязнения.

Продолжительность пребывания вредных веществ в стратосфере много дольше – около года. По своей токсичности современный реактивный лайнер эквивалентен 5...8 тысячам легковых автомобилей и расходует столько кислорода на сжигание топлива, сколько необходимо его для дыхания более 200 тысячам человек. На восстановление содержания такого количества кислорода в атмосфере необходимо несколько тысяч гектаров соснового леса или ещё большая площадь планктона океана.

Каждый пассажир во время многочасового полёта из-за космического естественного гамма-излучения получает дополнительную дозу облучения в несколько тысяч микрорентген (доза облучения в салоне самолёта достигает 300...400 мкР/ч при норме 20 мкР/ч).

Важным является также тот фактор, что под аэропорты необходимо отводить земли, по площади сопоставимые с полосой отвода под железные и автомобильные дороги, но расположенные в непосредственной близости от городов, а значит, более ценные. Авиация оказывает очень сильное шумовое воздействие, особенно в районах аэропортов, а также значительные электромагнитные загрязнения от радиолокационных станций.

Воздушный транспорт – самый дорогой. Стоимость современных аэробусов достигает 100 млн. USD и более, затраты на строительство крупного международного аэропорта могут достигать 10 млрд. USD.

4. Высокоскоростные железные дороги (ВСМ). Начали строить в последней четверти нашего века. Максимальная скорость движения – 400 км/ч, среднеходовая скорость – 180...200 км/ч.

ВСМ представляет собой обычную железную дорогу, но с улучшенной и усиленной путевой структурой (рельсы, шпалы) и подушкой (специальная усиленная насыпь и балластное основание) и со специальным высокоскоростным подвижным составом. Стоимость километра дорог – 20...30 млн. USD и более, одного вагона – 2...3 млн. USD и более. Воздействие на окружающую среду более сильное, чем обычных железных дорог. Например, экологи оценивают экологические последствия для России при строительстве высокоскоростной железной дороги «Санкт-Петербург – Москва» как второй Чернобыль.

При этом себестоимость проезда по данной дороге составит 123 USD/пасс. (протяжённость трассы 660 км). Другой пример: по оценкам экспертов, если такая густонаселённая страна как Китай с его ограниченными и уязвимыми сельхозугодьями в XXI веке сориентируется на строительство сети ВСМ, то через 20...30 лет это может вызвать в стране такой же по масштабам голод, что и в дни культурной революции, когда от голода умерло около 30 миллионов человек.

ВСМ требует шумозащитные экраны, специальные ограждения для исключения выхода на путь крупных домашних и диких животных, так как столкновение с ними может привести к сходу поезда с пути. Насыпь ВСМ становится непреодолимым препятствием для диких животных, поверхностных и грунтовых вод.

К 2000 году в Европе построено всего около 3100 км ВСМ.

5. Поезда на магнитном подвесе.

5.1. «Трансрапид» (Германия) с электромагнитным подвесом на обычных проводниках. При длине вагона 25 м зазор между подвижным составом и путевой структурой должен быть не более 10 мм, иначе подвес перестанет работать. Это предопределяет весьма высокие и трудно реализуемые требования к строительству и эксплуатации таких дорог.

Стоимость трассы 40...50 млн. USD/км и более, одного вагона – 6...10 млн. USD. Например, согласно бизнес-плану немецкой компании «Сименс», представленному московскому правительству, трасса «Трансрапид» «Аэропорт Шереметьево – Центр г. Москвы» протяжённостью 29 км будет стоить около 1,5 млрд. USD (без учёта стоимости земли и затрат на снос зданий и строений). На строительство необходимо много железобетона, стали, так как балки пролётных строений должны быть массивными (хотя длина пролёта всего 24 м), опоры – мощными (под нагрузкой они не должны смещаться даже на доли миллиметра).

Скорость движения – до 500 км/час. Характеризуется сильным шумом при высоких скоростях движения, так как «юбка» вагона охва-

тывает несущую балку со всех сторон (сверху, с боков и снизу), и в зазор втягивается с большой скоростью воздух.

Имеет очень низкий энергетический коэффициент полезного действия: КПД подстанции – 34% (подстанция задаёт переменную частоту тока для создания бегущего магнитного поля вдоль путевой структуры), КПД линейного электродвигателя – 40%.

После перемножения получим общий энергетический КПД 13,6%, т. е. на уровне современного паровоза.

5.2. «Маглев» (Япония) – сверхпроводящая магнитно левитационная железная дорога. Вагоны имеют сверхпроводящие катушки, магнитное поле которых столь мощное (такого мощного магнитного поля в природе нет не только на планете и в Солнечной системе, но даже в нашей Галактике, поэтому можно представить её опасность для всего живого), что обеспечивает подвес на высоту 10...20 см. Скорость движения до 500 км/ч.

Катушки, находящиеся в вагоне с пассажирами, охлаждаются тремя криогенными контурами: жидкого гелия, газообразного гелия и жидкого азота.

В случае скачкообразной потери сверхпроводимости произойдёт взрыв катушек с эквивалентом в несколько килограммов тротила.

Стоимость километра трассы 20...30 млн. USD и более, одного вагона – более 10 млн. USD.

6. Монорельс – получил развитие в США, Канаде, Франции и др. странах. Движение колёсной кабинки осуществляется по балке (ALVEG) или под балкой (SAFEGE). Балка должна иметь большое поперечное сечение, благодаря которому и обеспечивается устойчивостъ кабины. Характеризуется большим расходом материалов на пролётные строения, опоры.

Из-за системы подвеса вагончик имеет неблагоприятную динамику колебаний и плохую аэродинамику, поэтому монорельсовые дороги являются низкоскоростными, так как скорость в 200 км/ч для них недостижима. Стоимость 1 км монорельсовой трассы 8...10 млн. USD и более.

7. Троллейбус. Используется как городской транспорт. Один из самых экологически чистых видов транспорта. Требует строительства дорог с твёрдым покрытием и специальной инфраструктуры с контактной сетью.

Поэтому троллейбусные трассы дороже обычных автомобильных дорог. Стоимость современного троллейбуса около 500 тыс. USD.

8. Скоростной трамвай. В последние годы получил развитие в США, Канаде, Европе, Юго-Восточной Азии.

Скорость движения – до 120 км/ч.

Стоимость трасс – 6...12 млн. USD/км. Стоимость одного трамвая – около 1 млн. USD.

9. Рельсовый автобус – разновидность трамвая, только вместо электродвигателя – дизель. В Германии его начали выпускать с 1995 г. Стоимость одного рельсового автобуса – 2 млн. USD.

10. Канатные дороги. В Канаде, США и Германии уже эксплуатируется разработанная швейцарским инженером Г. Мюллером система подвесного транспорта, где вагоны с пассажирами передвигаются по тросам, подвешенным на лёгких металлических опорах. Такая конструкция является достаточно дешёвой, 1,5...2 млн. USD/км, однако здесь нельзя достичь высокой, более 50 км/ч скорости.

Перечислены основные виды транспорта, причём каждый из них имеет свои разновидности. Например, разновидностью самолёта является экранолёт, автомобиля – электромобиль.

Над этими и другими видами транспорта, а их более двухсот, работают во многих странах мира.

Даже над такими экзотическими, на взгляд автора, как авиатрассы для самолётов с укороченными крыльями для полёта по подземному тонелю диметром 50 м (Япония), или летающая тарелка, создающая разрежение (вакуум) перед носовой частью летательного аппарата (Россия).

Анализ показывает, что существующие традиционные и перспективные виды транспорта чрезвычайно дороги и экологически опасны, требуют значительной площади отчуждения ценных земель. Ни один вид транспорта (за исключением велосипеда) не удовлетворяет требованиям норм по уровню шумов, а мероприятия по шумозащите ещё больше удорожают обустройство скоростных магистралей.

Системный анализ также показывает, что в XXI веке с точки зрения экологии, экономики, коммуникативности, землепользования, безопасности, лидирующей может стать лишь такая наземная транспортная система, которая обеспечит движение транспортных средств со скоростью 300...500 км/час и будет удовлетворять следующим требованиям:

1) трасса с инфраструктурой будет не дороже канатной дороги – до 1,5...2 млн. USD/км, при этом ресурсоёмкость транспортной системы (потребность в строительных материалах и конструкциях, объём земляных работ, расход чёрных и цветных металлов и т. п.) также должна быть на уровне канатной дороги;

2) транспортный модуль обеспечит комфорт для пассажира на уровне современной железной дороги и будет стоить не дороже легкового автомобиля;

3) обеспечит себестоимость проезда на уровне современных пригородных электропоездов в России – до 1...2 USD/100 пассажиро-километров (или 10...20 USD/1000 пасс.-км);

4) изымет у землепользователя не более 0,1 га земли на один километр протяжённости трассы с инфраструктурой;

5) не потребует сооружения насыпей, выемок, строительства тоннелей, мощных эстакад, путепроводов и виадуков, нарушающих ландшафт и биогеоценоз и неустойчивых к воздействию стихийных бедствий (землетрясения, наводнения, оползни и др.);

6) по удельному воздействию транспортного модуля на окружающую среду будет экологически безопаснее, чем троллейбус и электромобиль – выброс вредных веществ не более 10 граммов на 100 пассажиро-километров;

7) на высокоскоростное перемещение (300 км/час) потребует в 5...10 раз меньшие энергозатраты (расход топлива), чем современный легковой автомобиль – в пересчёте на бензин до 0,5 литра на 100 пассажиро-километров;

8) обеспечит уровень безопасности движения на уровне авиапассажирских перевозок;

9) обеспечит пропускную способность одной трассы более 100 тыс. пассажиров в сутки и более 100 тыс. тонн грузов в сутки;

10) будет многофункциональной коммуникационной системой – обеспечит не только высокоскоростное перемещение по трассе пассажиров и грузов, но и передачу электрической энергии и электронной информации.

Проведённый анализ укрепил автора во мнении, что ни одна из существующих и перспективных транспортных систем не удовлетворяет перечисленным требованиям XXI века.

Это и побудило автора к созданию принципиально новой коммуникационной системы, исключающей недостатки существующих и включающей достоинства перспективных транспортных систем. При этом основным требованием при поиске решения было: никакой технической и научной экзотики – магнитных подвесов, сверхпроводимости, левитации, антигравитации и т. п. Система должна базироваться на хорошо опробованных материалах, технологиях и технических решениях.

Идея струнной транспортной системы (СТС) зародилась в 1977 году в Гомеле (Беларусь) после того, как автором были сделаны первые публикации в журналах «Изобретатель и рационализатор»

и «Техника – молодёжи» об Общепланетном транспортном средстве для неракетного освоения ближнего космоса. От этого проекта, собственно, и отпочковалась идея СТС.

Свыше десяти лет ушло на теоретическую проработку системы, поиск технических, технологических и конструкторских решений, оптимизацию экологических, экономических и технических составляющих, анализ достоинств и недостатков. Первая публикация об СТС (без раскрытия технической сущности) была сделана только в 1993 г. в одном из журналов Беларуси. Три года ушло на патентование принципиальной схемы СТС в ведущих странах мира путём подачи международной заявки во Всемирную Организацию Интеллектуальной Собственности.

Последние годы – разработка рабочих чертежей на рельс-струну, опоры, элементы инфраструктуры, основные узлы транспортного модуля, исследования аэродинамики высокоскоростного движения по жёсткой нити, каковой является рельс-струна, изготовление действующих моделей.

Поэтому, хотя ещё не построено ни одного километра струнных дорог, уже можно говорить об основных технико-экономических характеристиках СТС.

СТС представляет собой размещённую на опорах предварительно напряжённую растянутую балочную конструкцию, по которой движутся специальные транспортные модули (рельсовые автомобили) грузоподъёмностью до 50 тонн и вместимостью до 200 пассажиров. Запитка электрической энергией осуществляется через колёса, которые контактируют с токонесущими головками специальных рельсов.

При использовании автономного энергообеспечения модуля или контактного провода головка рельса и, соответственно, вся путевая структура будут обесточенными. Основу путевой структуры СТС составляют струны из высокопрочной стальной проволоки диаметром 1…5 мм каждая, собранные в пучок и размещённые с провесом внутри пустотелого рельса.

Вместо проволоки может использоваться стальная высокопрочная лента. Рельс монтируется таким образом, что после фиксации струн путём заполнения полости рельса твердеющим заполнителем, например, на основе цемента, битума или эпоксидной смолы, головка рельса оставалась идеально ровной. Поэтому головка, по которой и будет двигаться колесо транспортного модуля, не имеет провесов и стыков по всей своей длине. Струны и рельсы жёстко крепятся на анкерных опорах, размещённых через 3…5 км. Под действием веса конструкции провесы струны, например, в размере 50 мм, будут иметь место в следующих случаях: усилия натяжения 40…100 тонн, длина пролёта

25…50 м, масса рельсового пути 50…150 кг на погонный метр. Такие провесы легко спрятать, «зашить» внутри полого рельса высотой 15…20 см.

Наибольшее количество в СТС будет промежуточных опор, которые устанавливаются через 25…100 м. На одну анкерную опору приходится 40…100 промежуточных, которые и будут определять стоимость опорной части.

СТС спроектирована таким образом, чтобы промежуточные опоры испытывали преимущественно только вертикальную нагрузку, причём незначительную – 25 тонн при пролёте 50 м. Примерно такую же нагрузку испытывают опоры высоковольтных линий электропередач, поэтому они конструктивно и по материалоёмкости близки друг к другу. Максимальные горизонтальные нагрузки на всей трассе испытывают только две концевые анкерные опоры (на них действует односторонняя нагрузка): 1000 тонн для двухпутной и 500 тонн для однопутной трассы. Промежуточные (или технологические) анкерные опоры составят более 95% от всего количества анкерных опор. Они не будут испытывать значительных горизонтальных нагрузок в процессе эксплуатации трассы, так как усилия, действующие на опору с одной и с другой стороны, уравновешивают друг друга.

Струна и рельс не будут иметь деформационных швов по длине, а сама их работа при изменении температуры аналогична работе телефонного провода, провода линии электропередач или каната висячего моста, которые аналогично подвешены к опорам с провесом и тянутся без стыков на многие километры. Рельс выполнен сборно-разборным. Расчётный перепад температур принят равным 120 градусов Цельсия. Такой перепад температур бывает раз в 100 лет в странах с резко континентальным климатом либо в горах. В субтропиках и тропиках расчётный перепад температур будет ниже на 20…30 градусов.

Для струны СТС подойдёт проволока, выпускаемая сегодня промышленностью для стальных канатов (предел прочности этой проволоки до 250 кгс/мм2), а также – для предварительно напряжённых железобетонных конструкций и канатов висячих и винтовых мостов. Для головки рельса-струны по своим физико-механическим свойствам подходит сталь, используемая для изготовления железнодорожных рельсов.

СТС спроектирована с очень жёсткой путевой структурой. Например, при пролёте 50 м абсолютный статический прогиб пути от сосредоточенной нагрузки в 5000 кгс, размещённой в середине пролёта, составит всего 12,5 мм или 1/4000 от длины пролёта. Для сравнения: современные мосты, в том числе и для скоростных железных дорог, проектируют с допустимым относительным прогибом в пять

раз большим – 1/800. Динамический прогиб пути СТС под действием подвижной нагрузки будет ещё ниже – до 5 мм, или 1/10000 пролёта. Такой путь будет для колеса транспортного модуля более ровным, чем, например, дно соляного озера, где, как известно, в конце XX века автомобиль впервые преодолел скорость звука – 1200 км/час.

Предельную скорость в СТС будет ограничивать не ровность и динамика колебаний пути, не проблемы во фрикционном контакте «колесо-рельс», а аэродинамика. Поэтому вопросам аэродинамики в СТС уделено особо пристальное внимание. Получены уникальные результаты, не имеющие аналогов в современном высокоскоростном транспорте, в том числе и в авиации. Коэффициент аэродинамического сопротивления модели пассажирского экипажа, измеренный при продувке в аэродинамической трубе, составил величину Cx = 0,075. Намечены меры по уменьшению этого коэффициента до Cx = 0,05…0,06. Благодаря низкому аэродинамическому сопротивлению двигатель мощностью 80 кВт обеспечит скорость движения двадцатиместного экипажа в 300…350 км/час, 200 кВт – 400…450 км/час, 400 кВт – 500…550 км/час. При этом механические и электромеханические потери в СТС будут невелики, так как КПД стального колеса составит 99,9%, а мотор-колеса в целом – 92%.

Известно, что с увеличением скорости движения сцепление колеса с рельсом ухудшается. Для обеспечения скорости в 300…350 км/ч в СТС коэффициент трения в паре «колесо-рельс» должен быть не менее 0,04 (чтобы обеспечить тягу в 100 кгс), 400…450 км/час – не менее 0,07 (требуемая тяга 180 кгс), что легко достижимо. Проблемы со сцеплением начнут возникать лишь при скорости 500 км/ч и выше, для обеспечения которой требуется тяга свыше 300 кгс. Но эта проблема в СТС также легко разрешима. Например, разработана принципиальная схема обрезиненного тягового мотор-колеса мощностью 100 кВт, которое обеспечит требуемое сцепление и тягу. Однако в достижении таких высоких скоростей в обозримом будущем не будет необходимости, так как оптимальной скоростью в СТС является скорость, лежащая в диапазоне 300…400 км/час. В этом случае будет легче обеспечить высокую безопасность движения, к тому же будут снижены энергозатраты на проезд, стоимость которых в значительной степени определяет стоимость проезда в любом виде высокоскоростного транспорта, в том числе и в СТС.

Наличие на каждом колесе двух реборд (гребней) и независимая («автомобильная») подвеска каждого из них значительно снизят вероятность схода транспортного модуля с путевой структуры, что, например, является основной причиной аварий на автомобильном и железнодорожном транспорте.

Сход модуля с пути под действием аэродинамических сил и порывов бокового ветра исключается полностью, что подтвердили испытания в аэродинамической трубе.

Надёжность путей структуры и опор СТС как строительной конструкции будет на уровне надёжности висячих и вантовых мостов, так как они конструктивно очень близки друг к другу, при этом струны в СТС значительно лучше защищены от климатических и механических воздействий, чем канаты мостов.

Ответственные узлы электромодулей (ходовая часть, подвеска, привод) и системы электронного управления будут отвечать требованиям, существующим в авиационной технике и на высокоскоростных железных дорогах.

Поэтому в целом мы не видим препятствий к тому, чтобы СТС стала в будущем самым безопасным и надёжным видом наземного транспорта.

В экономическом плане можно отметить, что при серийном производстве стоимость обустроенной двухпутной трассы СТС с инфраструктурой (вокзалы, станции, грузовые терминалы, депо и т. д.) составит, млн. USD/км: 1,0…1,5 – на равнине, 1,5…2,5 – в горах и на морских участках при размещении трассы над водой и 5…8 – при размещении в подводном или подземном трубе-тоннеле.

Транспортный модуль конструктивно проще легкового автомобиля, поэтому при серийном производстве его стоимость будет на уровне стоимости микроавтобуса – 20…40 тыс. USD, или на одно посадочное место – 1…2 тыс. USD/место (для двадцатиместного модуля).

Для сравнения приводим относительную стоимость подвижного состава в других скоростных системах: самолёт – 100…200 тыс. USD/место, поезд на магнитном подвесе – 100…200 тыс. USD/место, высокоскоростная железная дорога – 20…30 тыс. USD/место.

Себестоимость проезда пассажира и транспортировки груза на СТС будет зависеть от многих факторов, в первую очередь, от пассажиро- и грузопотока (для скорости движения 300 км/ч):

а) пассажирские перевозки, USD/1000 пасс.-км: 20…25 (10 тыс. пасс./сутки), 10…15 (20 тыс.пасс./сутки), 5…10 (50 тыс.пасс./сутки);

б) грузовые перевозки, USD/1000 тонно-км: 6…8 (20 тыс. т/сутки), 2…3 (100 тыс. т/сутки).

Структура затрат в себестоимости перевозок (для скорости движения 300 км/ч):

а) пассажирские перевозки: амортизация трассы и подвижного состава – 65…80%, эксплуатационные издержки – 10…20%, электроэнергия – 5…10%;

б) грузовые перевозки: амортизация трассы и подвижного состава – 45…65%, эксплуатационные издержки – 10…20%, электроэнергия – 25…45%.

СТС могут строиться как технологические и специализированные трассы:

– вывоз мусора за пределы мегаполисов;

– доставка руды из карьеров на обогатительную фабрику;

– траспортировка угля к тепловой электростанции;

– транспортировка нефти от месторождения к нефтеперерабатывающему заводу;

– поставка в большом объёме – порядка 100 миллионов тонн в год – высококачественной природной питьевой воды в густонаселённые регионы мира на расстояние 5…10 тысяч километров и др.

Струнные дороги могут быть также грузовыми, пассажирскими (в том числе чисто туристического назначения) и грузопассажирскими магистралями.

Таким образом, технико-экономические и экологические характеристики предлагаемого вида транспорта чрезвычайно привлекательны:

1) для прокладки струнных трасс потребуется незначительное отчуждение земли (в 150…200 раз меньше, чем для автомобильных и железных дорог);

2) отпадает необходимость в устройстве насыпей, выемок, тоннелей, в вырубке лесов, сносе строений, поэтому СТС легко внедряема в городскую инфрасреду и реализуема в сложных природных условиях: в зоне вечной мерзлоты, в горах, болотистой местности, пустыне, в зоне водных препятствий (реки, озёра, морские проливы, шельф океана и др.);

3) повышается устойчивость коммуникационной системы к стихийным бедствиям (землетрясения, оползни, наводнения, ураганы), неблагоприятным климатическим условиям (туман, дождь, гололёд, снежные заносы, пыльные бури, сильная жара или холод и т. п.);

4) благодаря низкой материалоёмкости и высокой технологичности трассы СТС будут дешевле обычных (в 2…3 раза) и скоростных (в 8…10 раз) железных дорог и автобанов (в 3…4 раза), монорельсовых дорог (в 2…3 раза), поездов на магнитном подвесе (в 15…20 раз), поэтому проезд по СТС будет самым дешёвым – до 1…2 USD/100 пасс.-км и до 1…2 USD/100 тонно-км.

Трассы СТС легко совмещаются с линиями электропередач, ветряными и солнечными электростанциями, линиями связи, в том числе оптиковолоконными. Предельная пропускная способность двухпутной трассы: до 500 тысяч пассажиров в сутки (около 200 миллионов человек в год) и до 500 тысяч тонн грузов в сутки (около 200 миллионов тонн грузов в год).

Степень проработанности СТС в настоящее время такова, что её работоспособность и реализуемость не вызывает сомнений ни у разработчика, ни у экспертов. Главная причина того, почему программа СТС до сих пор не реализована практически, – отсутствие финансирования.

Работы над струнным транспортом вот уже в течение 20 лет ведутся за счёт автора и его энтузиазма, чего, безусловно, недостаточно для того, чтобы заявить о нём на весь мир.

Реальная поддержка в виде гранта, начиная с января 1999 года, осуществляется только со стороны Центра ООН по населённым пунктам (Хабитат) и небольших частных инвестиций.

Возникает закономерный вопрос: а как быстро можно практически реализовать струнную систему?

Рассматривались и анализировались различные возможные варианты прокладки трасс СТС, в частности, для 2-го Критского транспортного коридора по трассе «Париж – Москва». Международная конференция по данному транспортному коридору, состоявшаяся в Минске в октябре 1997 года, в которой участвовали транспортники 14 стран, именно СТС рекомендовала Европейскому Союзу в качестве высокоскоростной составляющей Критских коридоров.

С таким же предложением правительство Республики Беларусь обратилось в 1998 году к правительству города Москвы.

В этой связи необходимо отметить, что Совет Министров ЕС принял решение о выделении на девять Критских коридоров 400 миллиардов USD на период до 2010 года.

Если, например, финансирование создания СТС «Париж – Москва» будет открыто в 2001 году, то в 2006 году трасса может быть введена в эксплуатацию. Один строительный отряд сможет построить свыше 300 км трассы в год. Поэтому восемь отрядов, работающих одновременно на разных участках, построят магистраль в течение одного 2005 года.

На разработку моторного блока, ходовой части и салона транспортного модуля, электронных систем управления и безопасности, а также других составных элементов СТС в 2001 году будут объявлены международные тендеры. В них активное участие могут принять такие крупнейшие корпорации, как «Дженерал электрик», «Даймлер-Бенц», «Майкрософт», «Интел», «Мицубиси» и другие.

Во-первых, потому, что работы будут оплачены, а, во-вторых, СТС – новый рынок, причём очень ёмкий (по оценкам экспертов, мировой рынок для СТС превышает 10 триллионов USD), который захотят освоить и занять со своей элементной базой упомянутые и другие корпорации.

Разработку объявленных в тендер элементов СТС они завершат в течение трёх лет – к 2004 году. В 2004 году все эти системы, а также системы, созданные собственными силами, будут испытаны и оптимизированы на опытном участке, проектирование которого завершится в 2001 году, а он может быть построен в России в 2002 году.

Общий объём затрат для трассы СТС «Париж (Лондон) – Москва» составит 5,7 млрд. USD (протяжённость трассы 3110 км), из них 5,2 млрд. USD – на трассу и инфраструктуру, а 0,5 миллиарда – на подвижный состав.

Затраты по годам:

2001 год – 10 млн. USD, 2002 год – 100 млн. USD, 2003 год – 500 млн. USD, 2004 год – 1 млрд. USD, 2005 год – 4,1 млрд. USD.

С 2006 года трасса, введённая в строй, начнёт окупаться и к 2009 году полностью окупит все затраты. Себестоимость проезда из Москвы в Париж при этом составит 32 USD/пасс., время в пути – 7 часов 10 минут (расстояние 2770 км, расчётная скорость движения 400 км/час).

Начиная с 2010 года эта струнная магистраль будет давать в среднем около 2 млрд. USD в год чистой прибыли, общий объём которой к 2020 году достигнет 20 млрд. USD. Поэтому программа СТС станет очень привлекательной для инвесторов и полностью может быть реализована за счёт негосударственных инвестиций и акционерного капитала.

Для создания сети высокоскоростных дорог в России не потребуются государственные средства. Например, сеть трасс СТС «Лиссабон (Лондон) – Москва – озеро Байкал – Пекин (Сеул – Токио) – Дели – Эль-Кувейт» протяжённостью около тридцати тысяч километров в течение ближайших 10 лет за счёт иностранных инвестиций в программу «Живая вода России».

Эта программа позволит выйти на доходную часть в 100 – 200 млрд. USD/год и окупит созданную сеть дорог в течение одного года.

Не меньшие валютные доходы для России даст природный холодильник – морозы Сибири и северных территорий, так как уже сегодня стоимость пищевого природного льда на мировом рынке достигает 7 тыс. USD/т (против 500…1000 USD/т для высококачественной природной питьевой воды).

Это выше стоимости меди и алюминия и дороже, например, нефти в 50 раз.

В то же время потребность человечества в бутилированной питьевой воде высокого качества, более половины мировых запасов которой сосредоточены в России (Байкал, озеро Таймыр, Онежское озеро и др.), уже сегодня достигает 10 млрд. тонн/год (для сравнения: годовое потребление нефти – около 2 млрд. тонн, угля – 3,5 млрд. тонн).

Только СТС способна обеспечить реализацию такой программы, так как в этом случае себестоимость байкальской воды, доставленной, например, в Мадрид, будет 0,1 USD/литр, пищевого льда – 0,15 USD/ кг, а в Москву, соответственно, 0,05 и 0,10 USD.

Реинвестируя половину заработанных с помощью СТС только на данной программе средств, можно будет построить в России в течение 40 – 50 лет недостающий миллион километров дорог.

Причём дорог скоростных, которые простоят 100 лет, а не развалятся через две-три зимы и не утонут в болоте или в вечной мерзлоте. Дорог, которые зимой не надо будет чистить от снега и льда и посыпать песком и антиобледенительными солями, а также латать после каждой зимы.

СТС позволит соединить Европу и Азию с Америкой сухопутной скоростной трассой «Лондон (Париж) – Москва – озеро Байкал – Якутск – Берингов пролив – Калгари – Нью-Йорк».

Такая трасса протяжённостью 21 тыс. км и стоимостью около 40 млрд. USD окупила бы свое создание за 4…5 лет.

Могут быть предложены десятки вариантов прокладки струнных трасс, стратегически и геополитически важных практически для всех континентов и стран мира. Если СТС будет доведена до серийного производства в России, то именно Россия сможет занять ключевые позиции в формировании новой коммуникационной мировой политики XXI века.

Хотя не исключён вариант, что, как всегда, России это не надо, и она затем втридорога всё это будет приобретать на Западе или на Востоке, оставаясь на задворках большой экономики и политики.

Например, сегодня на запрос Министерства иностранных дел Российской Федерации, соответствует ли СТС «задачам нынешнего этапа социально-экономического развития страны, российским интересам и приоритетам в области международного сотрудничества в деле развития национальных транспортных систем, а также целесообразности продолжения данного проекта в международных организациях системы ООН…», Министерство науки и технологий бодро отвечает: «… На данном этапе не ясна возможность технической реализации идеи, считаем преждевременным делать выводы о целесообразности и областях применения «Струнной транспортной системы».

Конечно, если бы предлагался поворот северных рек, всеобщая мелиорация или, наоборот, всеобщая ирригация, строительство БАМа или ВСМ «Санкт-Петербург – Москва», термоядерные электростанции, космический самолёт или другие сомнительные грандиозные проекты, куда можно было бы закопать миллиарды долларов, то тогда бы наука точно была бы «за».

А тут какая-то СТС, на которую даже и деньги бюджетные не надо тратить, так как их даёт ООН. Нет, нельзя. Поэтому – не пущать!

В настоящее время по программе СТС ведутся переговоры в США и Канаде, Малайзии и Израиле, Китае и Тайване, ряде европейских стран.

Но больше всего в такой высокоскоростной коммуникационной системе XXI века нуждается Россия – как самая большая страна мира с самой малоосвоенной территорией и с самыми плохими дорогами.

Прошло более ста лет с момента высказывания об этом великого русского писателя Николая Васильевича Гоголя. И что же? Справедливо его замечание, как ни обидно и горько это признать, поэтому повторюсь: в России две беды – плохие дороги и дураки.

А если взяться за ум?

Тогда реализация СТС продемонстрирует всему миру, что в России в новом тысячелетии будут самые лучшие дороги, и сделают это умные и прозорливые люди.

И старт может быть дан в том же городе-курорте Сочи, администрация которого выступила заказчиком на строительство высокоскоростной трассы СТС «Сочи – Адлер – Красная Поляна – Энгельмановы Поляны».

Если, конечно же, разрешат те, о которых говорил Гоголь, так как, к сожалению, они как решали 150 лет назад, как нам жить, так и решают это сегодня...»

Публикация вторая –

«Транспортная система «второго уровня» –
струнный транспорт Юницкого»

Материал напечатан в журнале «Инновационная экономика России (ИЭР)» – май 2007 года. Автор – Анатолий Юницкий, генеральный директор, генеральный конструктор ООО «Струнный транспорт Юницкого».

«…Протяжённость мировых путей сообщения сегодня около 35 миллионов километров, из них более 32 млн. км – автомобильные дороги, 1,2 млн. км – железные дороги, 1 млн. км – трубопроводные магистрали.

Транспорт – это огромная индустрия, и её в XXI веке ожидают большие перемены, связанные со следующими основными факторами:

– на планете происходит изменение ситуации, связанное с проблемой энергетических ресурсов. Современный транспорт почти полностью зависит от нефти, запасы которой быстро истощаются, и наступит

время, когда она станет недоступной для использования на транспорте. Различные способы повышения эффективности использования нефти могут отодвинуть, но не предотвратить наступление этого времени;

– существующая сеть дорог потребляет значительное количество материалов, как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации, в то время как в будущем многие ресурсы будут исчерпаны, а на те ресурсы, которые будут истощены, значительно возрастёт цена;

– мировая транспортная система, основные стандарты которой, например, железнодорожная колея, были заложены ещё в XIX веке, является устаревшей. Некоторые элементы мировой транспортной системы устарели уже давно, так как в них вносились лишь небольшие и малосущественные изменения, не затрагивающие основ системы; основные же стандарты модернизации не поддаются;

– в XXI веке ещё острее встанут глобальные проблемы экологии и безопасности, так как транспорт из-за масштабности своего использования стал наиболее опасным изобретением человечества. Из-за транспортных катастроф на планете ежегодно гибнет около 1,5 миллионов человек, около 20 миллионов получают травмы, становятся инвалидами и калеками, что неприемлемо с позиций гуманизма и обеспечения устойчивого развития цивилизации;

– пользователей станет больше – около 8 миллиардов человек, при этом, по данным ООН, уже к 2030 году коммуникативность людей возрастет в 6 раз, а население городов мира увеличится на 3 миллиарда человек. Поэтому пропорционально будет расти и потребность в скоростном безопасном и экологически чистом транспорте;

– доля транспортных издержек в стоимости продукции во всём мире постоянно растёт, причем, в России она в 1,5 – 2 раза выше, чем в индустриально развитых странах;

– в XXI веке стоимость земли как весьма ограниченного ресурса на нашей планете будет существенно расти, поэтому она составит основную часть стоимости вновь возводимых дорог. Путевая же структура основных транспортных коммуникаций, созданных в XIX и XX веках, размещена непосредственно на поверхности земли. Под эти дороги уже изъято около 60 миллионов гектаров земли, что, например, равно суммарной площади таких стран, как Германия и Великобритания. Эта земля не дышит, не производит кислород, так как уничтожены растения с растительным слоем, гумус, который создавался живой природой в течение миллионов лет. На этих участках нарушено движение грунтовых и поверхностных вод, что приводит к эрозии почвы, заболачиванию одних и опустыниванию других соседних участков поверхности земли, которые значительно превышают площадь непосредственного землеотвода под дороги. В регионах, прилегающих к транспортным магистралям, нарушено перемещение крупных и мелких домашних животных (их гибнет на дорогах более миллиарда в год). На территории, превышающей на порядок указанную площадь, почва и всё, что на ней живёт и произрастает, загрязнены канцерогенными и вредными веществами (их более 100), попавшими туда из продуктов горения топлива, износа шин и дорожного полотна, антиобледенительных солей и т. п.



Фрагмент очерка об ОТС А. Юницкого, напечатанного в журнале «Беларусь», № 3, 1987 год. Автор – Виктор Жук

Таким образом, в настоящее время возникает острая необходимость в появлении новой транспортной системы, основанной на новых технологиях и новых стандартах, способных привести к радикальным изменениям в способах транспортировки.

Будущая транспортная система для перевозки пассажиров, малои крупнотоннажных грузов должна удовлетворять многим противоречивым требованиям:

– высокая пропускная способность при малой площади занимаемой земли и низких затратах на содержание и ремонт путей сообщения;

– минимальное негативное воздействие на окружающую среду при сохранении большого суточного пробега транспортного средства;

– высокая средняя скорость движения при снижении расхода топлива и числа дорожно-транспортных происшествий;

– транспорт должен быть как общественным, так и индивидуальным, обеспечивать оперативную, безопасную и комфортную связь независимо от расстояния и быть доступным непрофессиональному пользователю;

– транспортная система должна быть «всеядной»: в начале развития она может работать на относительно дешёвом нефтяном топливе, затем может быть электрифицирована либо переведена на альтернативные экологически чистые виды топлива или другие возобновляемые источники энергии без значительных дополнительных затрат.

Сегодня известно более 300 видов и разновидностей транспортных систем, и только одна из них удовлетворяет вышеперечисленным требованиям.

Это – струнный транспорт Юницкого (СТЮ).

СТЮ – принципиально новая многофункциональная коммуникационная система, представляющая собой предварительно напряжённую растянутую рельсо-струнную конструкцию, размещённую на опорах высотой 3–5 и более метров. Основу конструкции составляют рельсы-струны путевой структуры, предназначенные для движения по ним грузовых и пассажирских колёсных транспортных модулей (рельсовых автомобилей, установленных на стальных колёсах, оснащённых противосходной системой), имеющих в качестве привода электродвигатель, двигатель внутреннего сгорания или любой другой известный двигатель.

Рельсы-струны выполнены по длине без стыков, так как головка рельса по всей длине трассы сварена в одну плеть. Струны в рельсе предварительно напряжены (растянуты) до усилий 10 –300 тонн и более (в зависимости от длины пролёта, массы рельсового автомобиля и скорости его движения), омоноличены с корпусом рельса в единую жёсткую конструкцию специальным бетоном и закреплены на анкерных опорах, установленных на расстоянии 2–3 километра и более друг от друга. В промежутках между анкерными опорами путевая структура размещена на лёгких поддерживающих опорах. Оптимальное расстояние между ними 30 – 40 метров, максимальное – 2500–3000 метров.

СТЮ имеет важное преимущество по сравнению с другими разработками в сфере создания новых видов транспорта – относительная техническая простота исполнения.

Рельсо-струнная путевая структура и опоры – это, в основном, строительная механика и разновидность висячего и вантового моста. Многие конструктивные элементы в СТЮ уже давно опробованы и широко используются в технике, например: стальное колесо, привод колеса, струна, рельс, предварительно напряжённая путевая структура, опоры. Это выгодно отличает струнный транспорт от других наукоёмких программ, связанных с НИОКР в области транспорта: монорельсовой дороги и поезда на магнитном подвесе.

При создании СТЮ были использованы лучшие стороны всех существующих видов транспорта. Например, металлическое колесо и рельс, несколько видоизменившись в лучшую сторону, перенесли из железнодорожного транспорта низкое сопротивление колёс и высокую безопасность движения; наработки в аэродинамике современных самолётов и гидродинамике подводных лодок помогли разработать высокоскоростные рельсовые автомобили с наименьшим среди всех

известных транспортных средств аэродинамическим сопротивлением; принцип расположения трасс на «втором уровне» (над поверхностью земли) и использование предварительно напряжённых высокопрочных проволок были взяты из конструкции канатной дороги и предварительно напряжённых железобетонных конструкций, подвесных и вантовых мостов.

Важным конкурентным преимуществом струнного транспорта, по сравнению с другими ноу-хау в транспортной сфере, является то, что рельсо-струнная путевая структура и опоры СТЮ спроектированы как транспортная эстакада в соответствии с требованиями российского СНиП 2.05.03-84 «Мосты и трубы», а также с учётом основных положений мостовых норм США и ЕС, поэтому не требуют сертификации.

Для каждой спроектированной струнной трассы, как и для любого другого транспортного сооружения, необходима лишь экспертиза проектно-сметной документации в соответствующих государственных структурах и испытания при вводе в эксплуатацию.

При этом несущая часть высокоскоростного рельса-струны спроектирована как предварительно напряжённая балка моста или путепровода и имеет относительную жёсткость 1/3000 – 1/5000 под воздействием расчётной колёсной нагрузки (у автомобильных и железнодорожных мостов, в том числе для высокоскоростных магистралей, нормативная относительная жёсткость пролётных строений составляет 1/800 – 1/1000).

Причём чем выше будет расчётная скорость движения, тем более жёсткой будет спроектирована путевая структура СТЮ.

Поэтому струнный рельс проектируется таким образом, чтобы в совокупности с проектным натяжением струн и изгибной жёсткостью рельса обеспечить большие значения вертикальных радиусов кривизны рельса под движущимся колесом юнибуса, например, для скорости 500 км/час – более 20 тысяч метров.

Поэтому колёса юнибусов не будут «прыгать» ни в середине пролёта, ни над опорой во всём диапазоне расчётных скоростей движения и при любых погодно-климатических условиях.

От других, аналогичных по производительности транспортных систем, СТЮ отличают следующие конкурентные преимущества:

1) меньшая потребность в капиталовложениях при строительстве трасс и инфраструктуры и изготовлении подвижного состава, обусловленная следующими факторами:

– низкий удельный расход материалов при строительстве трасс (например, потребность в металлоконструкциях на двухпутную трассу скоростного СТЮ – 200–250 тонн/км; у традиционной низкоскоростной монорельсовой дороги – 1000 – 2000 тонн/км);

– низкая стоимость строительства – стоимость двухпутной высокоскоростной трассы СТЮ: без инфраструктуры и подвижного состава – 2–3 млн. USD/км, в то время как высокоскоростная железная дорога – 30–40 млн. USD/км и более;

– низкая стоимость подвижного состава – стоимость посадочного места серийного рельсового автомобиля, названного юнибус, – 4–6 тыс. USD/пасс., как у современного легкового автомобиля (например, у современного аэробуса аналогичная стоимость составляет 200–300 тыс. USD/пасс. и более, у поезда на магнитном подвесе – 100–150 тыс. USD/пасс.);

– меньшее изъятие земли под строительство трасс – до 0,1 га/км (например, на автомобильных и железных дорогах – до 5 га/км, а с инфраструктурой – до 10 га/км);

2) меньшая себестоимость перевозок, обусловленная следующими факторами:

– низкие издержки при эксплуатации трасс (например, не требуется очистка путевой структуры от снега и льда в зимний период времени; это подтвердили испытания на опытном участке СТЮ в городе Озёры Московской области – модифицированный автомобиль ЗИЛ-131 уверенно шёл на подъём с уклоном 1:10 при толщине льда, специально намороженного на головку рельса, в 50 мм);

– экономичность рельсовых автомобилей (по расходу топлива экономичнее, например, традиционного автомобиля в 5 – 7 раз как благодаря стальным колёсам, у которых сопротивление качению в 10 – 20 раз ниже, чем у пневмоколеса, так и благодаря высокой аэродинамичности рельсового автомобиля, на что получено более 10 патентов);

3) экологичность СТЮ – прокладка струнных трасс не сопровождается невосполнимым уроном, наносимым окружающей среде, так как не потребует специальных сооружений (насыпей, выемок, строительства тоннелей, мощных эстакад, путепроводов и виадуков), нарушающих ландшафт и биогеоценоз и неустойчивых к воздействию стихийных бедствий – землетрясений, наводнений, оползней, смерчей и др.;

4) всепогодность – СТЮ будет устойчив к воздействию ураганного ветра (до 200–250 км/час и более), снега (высота снежного покрова до 3–5 метров и более), града, оледенения, тумана, песчаных и пылевых бурь, землетрясений (с силой до 9–10 баллов по шкале Рихтера), цунами, смерчей, наводнений (с глубиной воды до 3–5 метров и более), сильной жары (до 80°С на солнце) и сильного мороза (до – 70°С);

5) безопасность – транспортная система «второго уровня» обеспечит безопасность движения на более высоком уровне, чем у современных авиационных и железнодорожных перевозок, так как у СТЮ

не появятся новые причины аварийности, но будут исключены основные причины сегодняшней аварийности наземного транспорта, благодаря подъёму путевой структуры над поверхностью земли (для сравнения: в авиакатастрофах в 2006 году погибло в мире около 900 человек, на автодорогах – более 1.220.000 человек, то есть в 1350 раз больше);

6) многофункциональность – СТЮ является не просто транспортной, а коммуникационной системой, так как в рельсе-струне возможно разместить продуктопроводы (диаметром до 50 мм), линии электропередач (например, высоковольтный кабель), линии связи, как проводные, так и оптиковолоконные.

Транспортные линии СТЮ легко совмещаются с радиорелейными линиями связи и сотовой связью, путевая структура и опоры – с солнечными и ветряными электростанциями. Благодаря своей многофункциональности отдельные трассы СТЮ будут окупаться в 2–3 раза быстрее;

7) высокие потребительские качества (высокая скорость передвижения, комфорт, безопасность, дешевизна и т. д.).

Инфраструктура струнной транспортной системы включает в себя станции, вокзалы, грузовые терминалы, депо, заправочные или электрозарядные станции, стрелочные переводы и другое.

Благодаря подъёму путевой структуры на «второй уровень» расширяются возможности по устройству станций и терминалов. Более благоприятные режимы эксплуатации рельсового автомобиля уменьшают потребность в гаражах и заправочных станциях в сравнении с традиционным автотранспортом.

Компактность рельсового автомобиля позволяет уменьшить размер и, соответственно, стоимость вокзалов, станций и длину перрона в 5–10 раз в сравнении с железнодорожными. Лёгкая, компактная, «воздушная» инфраструктура СТЮ, выполненная из современных материалов, легко вписывается как в городскую среду, так и в природные ландшафты, не нарушая при этом общую гармонию окружающей среды.

СТЮ является универсальной транспортной системой, имеющей широкий спектр применения. Она может использоваться для перевозок пассажиров и грузов в городе (скорость до 100 – 120 км/час), между городами (300 – 350 км/час), странами и континентами (450 – 500 км/час), а также для специализированной перевозки в промышленных объёмах сыпучих, жидких, штучных, контейнерных и специальных грузов (скорость до 100 км/час).

Кроме этого, навесной СТЮ может иметь несколько стандартов по ширине колеи – 1,0, 1,25, 1,5, 1,75 и 2,0 м, а также СТЮ может иметь подвесной вариант выполнения с рельсами-струнами, поднятыми на большую высоту (50 – 100 метров и более) и имеющими пролёт 500 – 3000 метров.

Струнная система может также использоваться при строительстве недорогих технологических трасс для перевозки строительных материалов, доставки руды в порт или на обогатительную фабрику, транспортировки угля, нефти к нефтеперерабатывающим заводам, вывоза мусора за пределы мегаполисов, перевозки морских контейнеров из порта на склад и многого другого.

На основе технологий СТЮ можно строить недорогие быстровозводимые струнные пешеходные переходы, автомобильные и железнодорожные мосты, путепроводы, эстакады, паромные переправы, эстакады для монорельсовых дорог и поездов на магнитном подвесе, как более дешёвые варианты струнной несущей конструкции в сравнении с традиционными балочными и вантовыми пролётными строениями.

Основные конструктивные и технологические решения в СТЮ защищены сорок одним патентом на изобретения, полученными в России и за рубежом.

В настоящее время имеется полная готовность для серийного производства струнных дорог, необходимы лишь заказы на них. Подготовлена проектно-конструкторская документация и разработаны типовые конструкции рельса-струны, опор, станций, вокзалов и других элементов инфраструктуры.

Спроектированы низкоскоростной, высокоскоростной и сверхскоростной юнибусы, которые станут базовыми для создания более двадцати модификаций пассажирских, грузовых и грузопассажирских рельсовых автомобилей. Выполнены предпроектные работы и подготовлены предложения по созданию целого ряда трасс СТЮ как в России, так и за рубежом: кольцевая дорога вокруг Москвы, Москва – Санкт-Петербург, Москва – Сочи, Санкт-Петербург – Калининград, Нижний Новгород – Москва, Сургут – Ханты-Мансийск и другие.

Технико-экономические преимущества СТЮ позволят в сжатые сроки создать принципиально новую коммуникационную инфраструктуру «второго уровня», совмещённую с линиями электропередач, оптико-волоконной связью и ветряными электростанциями. Она будет более дешёвой, безопасной, экологичной и долговечной в сравнении с традиционной инфраструктурой в любых регионах России – от вечной мерзлоты, тундры и болот Сибири до гор Кавказа.

СТЮ может и должен стать локомотивом создания динамично развивающейся экономики XXI века, так же, как, например, основой роста и нормального функционирования любого живого организма является разветвлённая и здоровая кровеносная система.

В США в XX веке была создана мощная промышленность и построена «одноэтажная Америка» благодаря тому, что в начале века изобретатель Генри Форд, вопреки мнению специалистов-транспортников, организовал массовое производство принципиально нового транспортного средства – автомобиля. В результате только в этой стране было построено более шести миллионов километров автомобильных дорог (в России протяжённость дорог почти в 8 раз ниже) и были созданы миллионы рабочих мест, что, в конечном итоге, способствовало значительному росту валового внутреннего продукта.

Мы можем обогнать другие страны навсегда в принципиально новом направлении, построив скоростные коммуникации:

1) «Москва – Минск – Вильнюс – Калининград», что решит проблему изоляции Калининградской области и бестаможенного проезда в обоих направлениях по воздушному коридору;

2) «Санкт-Петербург – Воркута – Норильск – Хатанга – Тикси – мыс Дежнёва» – трасса навсегда закроет проблемы северного завоза; продление же трассы на запад (до Лондона) и на восток (через Берингов пролив до Нью-Йорка) позволит соединить через Россию кратчайшей сухопутной высокоскоростной (500 км/час) артерией три континента;

3) «Москва – Комсомольск-на-Амуре – Южно-Сахалинск» (с ответвлениями во Владивосток и мыс Дежнёва) – магистраль приблизит Дальний Восток к Центру России (время в пути – меньше суток), а её продление на запад (до Лондона) на восток (до Токио) и на юг (до Пекина, Сеула и Дели) позволит нашей стране стать скоростным сухопутным мостом между регионами, где проживают более трёх миллиардов человек (только на транзите грузов по этой дороге мы сможем зарабатывать десятки миллиардов долларов в год).

В настоящее время программа СТЮ разрабатывается под эгидой ООН:

– выполнены проекты ООН-ХАБИТАТ № FS-RUS-98-S01 «Устойчивое развитие населённых пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы» и № FS-RUS-02-S03 «Обеспечение устойчивого развития населённых пунктов и защита городской окружающей среды с использованием струнной транспортной системы».

В рамках этих проектов была проведена международная экспертиза СТЮ, которая показала положительные результаты; было предложено использовать струнный транспорт в городских условиях, а также при междугородных перевозках.

Прогнозы и выводы:

– если в XXI веке произойдёт хотя бы 50%-ное замещение автомобильного транспорта более безопасным струнным транспортом, это спасёт в нашем столетии 50–60 миллионов человеческих жизней и предотвратит 1,5–2 миллиарда случаев травм и инвалидности людей;

– если оценить стоимость преждевременной оборвавшейся человеческой жизни и инвалидности по среднемировым страховым нормативам в 1 миллион долларов и 100 тысяч долларов соответственно, суммарный экономический эффект от снижения транспортного травматизма в масштабах земной цивилизации составит около 200 триллионов долларов. При этом стоимость земли, которая будет выведена из-под существующих дорог и будет возвращена землепользователю (около 30 миллионов гектаров), можно оценить к середине XXI века в 50–100 триллионов долларов.

Есть над чем задуматься...»

Интервью, суждения, проекты

В международной аналитической газете «Инвестиции & строительство», в № 3 и 4 за сентябрь 2006 года была напечатана беседа Владимира Полисмака с Анатолием Юницким: *«Струнная транспортная система Юницкого: максимальная эффективность, абсолютная новизна, другие транспортные выгоды»*.

«…То, над чем работает Анатолий Эдуардович Юницкий уже не первый год, постепенно получает признание и становится самым перспективным в мире направлением развития сухопутного транспорта.

Коллектив редакции гордится тем, что является непосредственным участником нарождающейся транспортной (и не только) революции. Нет никаких сомнений, что струнный транспорт Юницкого не имеет реальных конкурентов среди уже существующих видов транспорта. Углублённые технические и экономические расчёты, сделанные Юницким и его коллегами, выполненные проектные проработки и проведённые натурные испытания, заключения авторитетных экспертов свидетельствуют о том, что мы имеем дело с явлением, уникальным по своей масштабности и грядущей перспективе изменений не только транспортной структуры планеты, но и всего облика Земли. Речь идёт о кардинальном улучшении экологии, высвобождении значительных земельных площадей от застройки транспортными магистралями, о создании высотных зданий нового типа, элегантных и застрахованных от воздействия различных земных катаклизмов.

Во время наших первых публикаций проектов Юницкого всё казалось красивой научной фантастикой, хотя и написанной серьёзными и образованными людьми. Сейчас же мы становимся свидетелями гордой поступи главной транспортной технологии XXI века. Число заказов, поступающих из разных городов и регионов России, постоянно растёт. Также растёт коллектив разработчиков Струнного транспорта Юницкого.

Растёт количество производственных графиков, расширяется география заказов и на карте России в московском офисе компании ООО «Струнный транспорт Юницкого» еженедельно появляются флажки с названиями проектов СТЮ.

Естественно, есть и скептики, и критики, как же без них?

А тем временем серьёзные государственные мужи в Москве, Санкт-Петербурге, на Юге и Дальнем Востоке России серьёзно планируют решение региональных транспортных проблем с применением технологий СТЮ. И не только планируют, но и заключают договоры на разработку технико-экономических обоснований и рабочей проектной документации.

Появились заказчики, спешите присоединиться! ...»

Пилотный проект в Хабаровске

– Анатолий Эдуардович, предыдущее интервью с Вами было опубликовано в нашей газете весной прошлого года. После этого Вы часто бывали в командировках по России, проводили множество переговоров в Москве и других российских городах, выезжали за рубеж, напряжённо работали в столичном офисе. Что удалось изменить в ситуации 2005 года?

– В прошлом году у нас были просто идеи, которые, конечно, мы основательно рассчитали, сделали анализ всех видов транспорта. Такого детального изучения под тем углом зрения, под которым провели его мы, до этого никто в мире не делал.

Был выполнен анализ трёхсот видов и разновидностей транспортных систем. Мы нашли причины их недостатков, определили пути устранения. В результате и была создана оптимальная транспортная система, которую мы назвали струнной. Она оптимизирована по законам физики, механики, аэродинамики, сопромата, строительной механики, которые существуют в нашем реальном мире.

Вообще большинство изобретателей живут в мире эмоций, а не расчётов. И их, как правило, постигают неудачи. Нас же выручает точный и основательный инженерный расчёт. Наша оптимизированная система наконец-то нашла заказчика – администрацию города Хабаровска. В 2005 году мы подписали с ней договор на предпроектные работы, выполнение которых потребовало от нас немалых усилий.

Пришлось делать аванпроект на струнную транспортную систему, потому что не было ни технических условий, ни СНиПов, ни ГОСТов. Поэтому мы создали собственные технические условия, которые утвердил мэр Хабаровска. В них выполнили всю расчётную часть струнной путевой системы для условий Хабаровска.

Для их климатических особенностей с зимней температурой до минус 50 градусов и летней – до плюс 60 на солнце, с ветровыми нагрузками, которые бывают лишь раз в сто лет – 102 килограмма на один квадратный метр, с оледенением наружных структур. Учли и особенности местных грунтов. Аванпроект струнной путевой структуры выполнен с инженерными расчётами по мостовым нормативам.

Затем в это обоснование проекта в предпроектных работах вошёл аванпроект на подвижной состав, потому что его в мире тоже не существует. Мы разработали три варианта пассажирского модуля – юнибуса для струнной транспортной системы вместимостью до 60 человек. Это комфортная вместимость, хотя в модуле могут разместиться и 100 человек.

Разработали и описали конструкцию, определили стоимость в трёх вариантах исполнения. Делали также расчёты тяговые, расхода топлива и другие выкладки, необходимые для трёх вариантов исполнения модуля.

Первый – когда стоит дизель и сделан привод на колёса, второй – дизель-генератор и электрические мотор-колёса. И третий вариант – когда стоят накопитель электроэнергии (может быть различного типа: аккумуляторы, молекулярные накопители и накопители конденсаторного типа) и мотор-колёса.

Представители администрации Хабаровска выбрали третий вариант, при котором не надо электрифицировать саму трассу. И это большой плюс. Просто зарядка будет производиться на станции в накопитель энергии, в считанные секунды, пока заходят и выходят пассажиры юнибуса.

Этой зарядки достаточно будет, чтобы доехать до следующей станции. Если же система вдруг обесточится, то тогда зарядки хватит на 60 километров пути и юнибус сможет добраться до депо.

Третья часть обоснования СТЮ в Хабаровске – технико-экономическое обоснование проекта. Себестоимость проезда на СТЮ будет ниже, чем на традиционном трамвае. Если учесть все затраты на строительство, в том числе и стоимость городской земли, занимаемой дорогой, СТЮ будет не дороже трамвайно-транспортной системы и дешевле монорельсовой дороги в 8 – 10 раз.

– Всё это подготовительные дела. А в чём суть самого проекта? Какие проблемы города поможет он решить?

– Мы рассмотрели два варианта прокладки трассы. Один – это навесной СТЮ на высоте 6 – 7 метров из центра города до берега реки Амур, с шириной колеи 2 метра, с юнибусами, которые могут двигаться со скоростью до 100 километров в час. При этом средняя развиваемая мощность двигателя лишь 20 киловатт.

Поэтому, если перевести энергию в жидкое топливо, то расход его юнибусом будет равняться пяти литрам в час. Столько примерно тратит малолитражка. А у нас – городское транспортное средство, которое везёт 60 пассажиров.

Выходит, что юнибус – самое экономическое транспортное средство в мире. За счёт того, что здесь стальные колёса и стальные рельсы, имеющие низкое сопротивление качению.

Во-вторых, путь у нас выровнен, нет ухабов, подъёмов, спусков, на которые тратится энергия. А в-третьих, у нас работают накопитель энергии и электропривод мотор-колеса. В результате максимальная мощность здесь порядка 60 киловатт и нужна она только для разгона, это всего лишь 20 – 30 секунд.

Дальше идёт движение с нужной скоростью, а затем происходит торможение в генераторном режиме, вырабатывается электроэнергия, заряжающая накопитель. Потом модуль стоит на остановке и не расходует энергию, двигатель не работает. А в автобусе на остановке он не выключен, тратится горючее, отравляя воздух. Поэтому на юнибусе средняя мощность получается всего 20 киловатт.

Второй вариант трассы – подвесной СТЮ, новый тип струнной трассы, о котором мы ещё не рассказывали в газете. Подробнее я опишу его в процессе интервью, а пока – о самой хабаровской трассе.

В городе протекает широкий Амур, и левый берег его не освоен, точнее – большие острова Уссурийский и Кабельный перед китайской границей, с которыми нет транспортной связи. Единственный мост, который находится на Транссибирской магистрали, расположен далеко и, чтобы добраться до него, надо проехать десятки километров. Мы решили перекрыть реку Амур одним двухкилометровым пролётом подвесного СТЮ. Высотные здания – составную часть такой трассы – можно расставить вдоль правого и левого берегов, создать транспортную систему «второго» и «третьего» уровней. Она свяжет город с противоположным берегом, где могут быть созданы жилые микрорайоны.

Таким образом, будет освоена новая территория. В перспективе можно развивать эту трассу «второго» уровня – навесного СТЮ – до Владивостока и в сторону Москвы. И на север – до Берингова пролива, а через него – до США.

На юг трассу можно протянуть до Китая и Индии. Хабаровск находится в стратегически важном месте, и поэтому начало работ там приведёт к созданию транснациональных дорог, связывающих не только разные страны, но и разные континенты. Поэтому предложенный проект очень важен для России со стратегической точки зрения.

Через Ставропольский овраг

– Проекты струнного транспорта в Хабаровске, безусловно, очень интересные и перспективные. Они позволят показать дорогу в действии, возможно, побудят федеральные власти к активной поддержке Вашей работы. Но, видимо, Хабаровск не единственный российский город, уже пожелавший создать у себя новое чудо света?

– Второй заказчик у нас – администрация города Ставрополя, у которого другая проблема. Город рассекает овраг глубиной до ста метров и шириной до двух километров. Он был образован за миллионы лет, на дне его течёт маленькая речушка. Некоторые жилые микрорайоны оказались отделёнными от центра города этим оврагом. Чтобы его объехать, автотранспорту приходится преодолевать много километров.

Власти города попросили нас разработать вариант проекта соединения одного из микрорайонов с центром города через овраг. Когда мы начали работать, то поняли, что этот проект не решит всей проблемы.

Ну соединим мы один микрорайон с центром, а пробки в городе, смог, особенно летом, всё равно останутся. Потому что через центр люди едут из разных микрорайонов. На работу, с работы, на отдых и с отдыха.

Поэтому мы предложили несколько вариантов создания высотных дорог – подвесного СТЮ. Один проект – дорога через овраг, а другой – сеть дорог с высотными зданиями. Поставить центральное здание высотой сто пятьдесят метров, где можно расположить пятьдесят тысяч квадратных метров жилья.

Построить ещё несколько высотных зданий, связанных между собой и с центральной высоткой, струнной дорогой. В них можно разместить ещё несколько сот тысяч квадратных метров жилья. Сделать депо и станции наверху в каждой высотке. Это решило бы транспортную проблему города, потому что трассы СТЮ взяли бы на себя 30 – 40 процентов пассажирских перевозок в нём.

Расчёты показывают, что потребуется всего лишь двадцать сорокаместных модулей. Они будут работать на открытом пространстве, где нет пересечения с другими дорогами, отсутствуют привычные помехи. Кроме того, модули действуют в любую погоду, высокоскоростные, их скорость будет достигать ста двадцати километров в час.

В результате двадцать юнибусов по своей эффективности заменят все автобусы и троллейбусы города, а их около трёхсот.

Этот проект высокорентабелен, он быстро окупится. Есть инвесторы на высотные здания, потому что проект инвестиционно привлекателен.

Это не просто дорога, а развитая инфраструктура: жилая, офисная и плюс дорога. В башнях могут быть и коммерческие центры, в зависимости от пожеланий заказчика.

Инвестируя в здание, они получают площади, которые быстро окупаются. Станция струнной дороги в высотном здании будет занимать всего несколько процентов и по площади, и по стоимости.

Потом мы эту идею развили для других мегаполисов, где существует проблема связи мегаполиса с областью. Создали проектное предложение для Москвы и Московской области – радиально-кольцевую высотную рельсовую транспортную систему «Москва – Подмосковье – СТЮ».

Этой работе, ввиду её важности и высокой актуальности, мы посвящаем отдельную публикацию здесь же, в праздничном номере газеты.

Подробней о подвесном СТЮ

– В начале нашей беседы Вы обещали рассказать более подробно о новом типе струнной дороги – подвесном СТЮ. Мне думается, здесь кроются огромные перспективы.

– Вы не ошибаетесь, у этого типа дороги есть преимущества даже по сравнению с предыдущими вариантами струнной дороги уже хотя бы потому, что здесь уменьшается вдвое расход материалов на дорогу, снижаются потери на движение. Ведь вместо мощных горизонтальных рельсов навесного СТЮ здесь будут лёгкие струнные рельсы, размещённые с провисом в несколько метров между соседними зданиями-станциями.

Здесь эффективно работают силы инерции. Высотные дома-башни одновременно являются и анкерными опорами для струнной дороги.

Подвесной СТЮ позволяет прокладывать трассы с большими пролётами (до двух и более километров), имеет высокую скорость движения, но в то же время является относительно недорогой высокорентабельной системой с невысокими эксплуатационными издержками и низкой себестоимостью проезда.

При создании такой дороги были использованы лучшие качества всех существующих видов транспорта.

Сейчас мы стали обладателями нового патента, автор и изобретатель которого – ваш покорный слуга. Название его «Новые конструкции и технологии возведения высотных зданий для использования в струнной транспортной системе». Ведь у нас нагрузка идёт вверху значительная – натяжение струны в одном рельсе может быть более ста тонн, да ещё на высоте ста и более метров. Каркас и фундамент здания должны выдержать эти нагрузки.

И мы нашли такое решение, при котором здание даже удешевляется, строительство его может быть ускорено вдвое по сравнению с традиционными вариантами.

У нас струнное армирование по всей высоте общее, без стыков, и монтаж перекрытий идет сверху вниз одной опалубкой. При обычной технологии для каждого этажа нужно перемонтировать опалубку, ещё и криво-косо получается. Посмотришь на такой потолок и диву даёшься: там ещё очень много надо поработать, чтобы сделать его ровным. А ведь в таком виде квартиры сдают жильцам. У нас потолки будут ровненькие, потому что делаются одной опалубкой, которая спускается сверху вниз. Сначала будет выполняться несущий каркас, потом – технический этаж сверху. А оттуда уже на струнах будем опускать опалубку. Специальный каркас станет дешевле традиционного, хотя он рассчитан на нагрузки от здания и от натяжения струн. Поэтому и технология, и конструкции будут дешевле. И квадратный метр площади будет меньше стоить.

Таким образом, мы предлагаем экономичное комплексное решение не только дороги, но и зданий.

В СССР не могли сделать нормальный автомобиль всей промышленностью. А мы предлагаем суперэкономичный, суперскоростной транспортный модуль, причём разных типов. Предлагаем принципиально новую путевую структуру, которая лучше железной дороги, трамвая, троллейбуса и так далее. И более того, предлагаем ещё инфраструктуру, которая лучше существующих. Инженерные коммуникации будут внутри наших небоскрёбов. В высотках будут автономные водопровод и канализация. Не нужно будет труб диаметром в метр, которые потом не работают, ржавеют, прорываются. Не нужно будет закладывать в землю кабель. По нашим дорогам мы можем проложить линии электропередач и связи.

Вокруг высотки можно сделать низкоэтажную застройку, коттеджный городок построить. Правда, эти постройки будут уязвлёнными, например, перед наводнением. Высотным же зданиям ничего не угрожает. Даже если растают, не дай бог, ледники Антарктиды и поднимется уровень воды в море, случится наводнение, система подвесного СТЮ с высотками будет работать.

Для нашей струнной системы все эти проблемы не страшны. Наши здания будут сейсмоустойчивыми, потому что армирование будет вестись сверху вниз непрерывно и бетонирование тоже. Поэтому, чтобы разрушить такую конструкцию, надо приложить огромные усилия. Это же не карточный домик.

Эвакуировать людей при чрезвычайных ситуациях можно как снизу, так и сверху, через СТЮ. Эвакуацию можно проводить даже на высоте 150 – 200 метров. Могут приезжать пожарные, спасатели, различные технические службы.

– И последний вопрос – о перспективах Вашей работы. Какими Вы их видите?

– Недавно мы вернулись из Ханты-Мансийска, проводили там очередные переговоры. Подписали с губернатором протокол о предпроектных работах по четырём проектам СТЮ. Многое предстоит здесь сделать. У нас есть серьёзные проработки и для других российских городов: Волгограда, Краснодара, Калининграда, Сочи и ещё десятка городов. Тяжело всё идёт потому, что нет пока у нас наглядных серийных трасс. Не хватает и хорошего полигона, где мы могли бы отрабатывать все типы СТЮ. Помоги нам государство с этим полигоном – и дело быстро пошло бы вперёд. Как это сейчас необходимо! Ведь нашими разработками интересуются не только в России. Большой интерес проявляют к нам Арабские Эмираты, где я недавно был. Оттуда уже десяток предложений поступило.

Нам с удовольствием сделали бы заказы Саудовская Аравия, Кувейт, Бахрейн, Оман, Пакистан, Индия, Китай, Южная Корея, Канада, Австралия. Список можно было бы и дальше продолжить – программа наша пошла бы там ускоренными темпами…»

В том же номере издания напечатан материал:

«Струнный транспорт Юницкого: ПОДМОСКОВНЫЙ ПРОЕКТ РЕШИТ ТРАНСПОРТНУЮ ПРОБЛЕМУ!»

Радиально-кольцевая высотная рельсовая система «Москва – Подмосковье – СТЮ»:

«…Московская область на сегодняшний день представляет собой уникальный транспортный узел, в котором взаимодействуют все виды транспорта, включающие в себя сеть железных дорог, международные аэропорты, автомобильные дороги и разветвлённую сеть внутренних водных путей. В этой связи вопросы комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры области приобретают решающее значение.

Сегодня в ближнем Подмосковье имеются 6 гражданских аэропортов и 32 аэропорта другого назначения. К Московскому авиационному узлу относятся четыре ведущих порта: «Быково», «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево». Однако централизованного прямого сообщения между аэропортами московской зоны не существует. Из одного аэропорта в другой можно попасть, только сделав несколько пересадок, а это, в свою очередь, ведёт к неоправданным потерям времени и увеличению стоимости проезда.

Естественно, что перед администрацией Московской области встаёт острый вопрос об организации транспортного сообщения между крупнейшими авиационными узлами региона.

Есть и другая серьёзная проблема. Последние несколько лет всё ближнее Подмосковье задыхается в преддверии надвигающегося транспортного коллапса. Пропускная способность федеральных автодорог, связывающих область с Москвой, не соответствует современному уровню урбанизации.

О том, что дорожная тема – одна из самых болезненных в Подмосковье, знают не только жители области и проезжающие транзитом автолюбители страны. Ничуть не лучше эту проблему ощущают на себе москвичи, а особенно те из них, кто имеет дачный домик вдали от оживлённой трассы.

Это положение усугубляется резким развитием жилого строительства в ближнем Подмосковье (5 миллионов квадратных метров в год), которое по своим объёмам уже сравнялось с московским и даже начинает его обгонять.

Несмотря на реализованные и разрабатываемые в Московской области транспортные проекты, окончательного решения дорожных проблем Подмосковья пока не видно. Значительная часть жителей Подмосковья ежедневно съезжается в столицу, чтобы вместить всех желающих, трассы должны быть бесконечно широкими. Сейчас, правда, наметилась новая интересная тенденция – стали строить бизнес-центры не только в центре Москвы, но и в других районах, в том числе за МКАД. Здесь создают производственные и офисные зоны, некие точки притяжения, в которых сосредоточена вся необходимая инфраструктура. Это должно несколько разгрузить центральную часть города. Однако главное препятствие для положительной динамики – отсутствие современных скоростных пригородных транспортных систем.

Концепция

Общая протяжённость транспортной системы «Москва – Подмосковье – СТЮ», совмещённой с 342 высотными зданиями (жилыми, офисными, торговыми, многофункциональными и т. д.), составит 508,8 км, из них 207,8 км – протяжённость Большой кольцевой линии (117 высотных зданий-станций) и 205 км радиальных линий (143 высотных зданий-станций).

При поддержке проекта администрацией города Москвы радиальные трассы могут быть продлены до центральных станций метрополитена.

Уникальность предлагаемой транспортной системы «Москва – Подмосковье – СТЮ» заключается не только в том, что будет введено в строй более 500 км высотных, экологически чистых, недорогих (значительно дешевле более короткого МКАДа) и безопасных скоростных

трасс нового поколения, но и будет сдано в эксплуатацию в области около 14 миллионов квадратных метров недорогих жилых, административных и торговых помещений, а также будут созданы десятки тысяч новых рабочих мест в Московской области.

Предлагается также вынести в ближнее Подмосковье на Большую кольцевую линию СТЮ:

– железнодорожные вокзалы и автовокзалы (чтобы разгрузить Москву от железных дорог, сортировочных станций);

– оптовые магазины-склады; гипермаркеты; заводы.

Планируется разместить здания-станции высотного СТЮ Центральной кольцевой линии в непосредственной близости от станций московского метро и соединить их между собой подземными переходами (возможно, ввести для них единую оплату за проезд).

Высотные здания-станции станут доминантами.

Вокруг них можно построить небольшие малоэтажные (одно-, трёхэтажные) дома.

Методы реализации Проекта

Для реализации предлагаемого Проекта планируется широкое использование частных инвестиций. Чтобы привлечь их, ООО «Струнный транспорт Юницкого» проводит серию достаточно успешных предварительных переговоров с ведущими девелоперами (застройщиками) Москвы и Московской области.

Проект будет реализовываться группой крупных застройщиков поэтапно в рамках единой концепции, но на разных участках будущей транспортной системы и в разных районах Московской области и города Москвы. В перспективе должно произойти их объединение в единый транспортно-производственно-жилой комплекс, не имеющий аналогов в мире.

Чтобы организация инвестиционной деятельности группы инвесторов была успешной, необходима разработка общей концепции, которая задаст главные параметры для всех участков высотного СТЮ в Московской области и в Москве. Соблюдение этих параметров станет гарантией для будущего вхождения отдельных, построенных в разное время, участков системы в единый комплекс. Основные работы по проектированию новой струнной транспортной системы предполагает взять на себя ООО «Струнный транспорт Юницкого» как владелец всех патентов, технологий и ноу-хау СТЮ.

Преимущества городского транспорта «второго» уровня

Особенно ярко преимущества транспорта «второго» уровня будут проявляться в подвесном СТЮ в Москве и Московской области:

– подъём юнибуса над поверхностью земли и отказ от сплошного полотна, создающего эффект экрана при скоростном движении, улучшает аэродинамику транспортного средства и, соответственно, снижает расход энергии (топлива) только за счёт этого примерно в два раза;

– выполнение пути с провисом в несколько десятков метров на пролёте 1000–2000 метров позволяет отказаться от сложных материалоёмких и дорогих поддерживающих конструкций, используемых в традиционных большепролётных мостах: поддерживающих канатов, вант, стержневых ферм и других элементов, установленных на высоких и дорогостоящих пилонах;

– отказ от пневматических шин и переход на стальные колеса уменьшает сопротивление качению колеса в 15 – 20 раз и на весь период эксплуатации системы (100 лет) решает проблему гололёда и уборки снега. Снег и лёд толщиной до пяти сантиметров на головке рельса будут раздавливаться колесом до контакта «сталь-сталь» и сбрасываться им с рельса. Кстати, резиновые колёса не раздавливают, а уплотняют снег и лёд;

– при совмещении анкерной опоры СТЮ с несущим каркасом высотного здания транспортная система не займёт ни одного квадратного метра городской земли (землю займут здания – жилые, офисные, торговые и т. п., имеющие самостоятельное, нетранспортное назначение). При этом стоимость анкерной опоры войдёт в стоимость здания, которое не станет дороже аналогичного здания с традиционным несущим каркасом;

– низкий коэффициент сопротивления качению стальных колёс с цилиндрическим опиранием, снабжённых противосходной системой, самые высокие в мире аэродинамические качества корпуса юнибуса, использование для разгона подвижного состава гравитации (а не двигателя), а для штатного торможения – также гравитации (вместо тормозов) сделают подвесной СТЮ в Москве и Московской области самой экономичной транспортной системой в мире (требуемая средняя мощность двигателя 40-местного юнибуса, развивающего скорость 120 км/час, составляет всего 9 киловатт);

– отсутствие ездового полотна, лежащего на грунте, бесстыковой идеально ровный путь, задемпфированность рельса-струны (на опорах) и стальных колёс, имеющих резиновую прослойку между ободом и ступицей; малая неподрессоренная масса колеса, большая высота размещения пути (более 20–30 метров), упругий прижим рельса к колесу, которое даже на неровностях не может оторваться от рельса (безотрывное движение колёс обеспечивает то, что рельс-струна на пролёте упруго прогнут на несколько метров под колесом), бесшумные безредукторные электрические мотор-колёса и др. обеспечат самые высокие экологические показатели – СТЮ будет бесшумным, не создаст вибрации почвы и зданий, будет самым экологически чистым видом городского пассажирского транспорта (не будет выбрасывать в окружающую среду никаких загрязняющих веществ).

Организация Проекта

Первую очередь трассы предлагается выполнить в ближайшем Подмосковье в виде замкнутого кольца, соединяющего, помимо аэропортов «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово» и «Быково», 11 крупных подмосковных городов-спутников. Кроме самого кольца предусмотрены радиальные трассы, соединяющие аэропорты с конечными станциями радиальных линий московского метро.

В перспективе могут быть построены дополнительные радиальные трассы высотного СТЮ, связывающие с Москвой города-спутники и районные центры.

Первый типовой модульный участок трассы протяжённостью 1,8 км может быть построен в Московской области в течение 24–30 месяцев с начала финансирования работ при условии поддержки проекта правительственными структурами Российской Федерации, Москвы и Московской области в решении полного объёма финансирования Проекта, отвода земель и проведения необходимых согласований, а также проведения сертификации СТЮ и экспертизы Проекта на национальном и международном уровнях. Потребуется содействие ведущих проектных организаций, например, таких как «Аэропроект».

Одновременно со сдачей в эксплуатацию первого модульного участка будут представлены материалы проектирования последующих участков радиально-кольцевой трассы.Ожидаемая скорость строительства составляет 3–5 пролётов в год (5–8 км/год) для одного строительного отряда.

Строительство кольцевых участков дорог и радиальных отрезков может осуществляться несколькими отрядами (10 – 20 отрядов и более) одновременно. При условии стабильного финансирования и своевременном отводе земельных участков кольцевая трасса высотного СТЮ со всеми радиальными ответвлениями может быть завершена в течение 5 – 6 лет с момента окончания работ по созданию модульного участка струнной трассы.

Отдельные участки системы (например, между отдельными населёнными пунктами) могут быть сданы в эксплуатацию уже через 2–3 года.

Создание радиально-кольцевой трассы СТЮ позволит существенно улучшить качество жизни в московском регионе и обеспечит, в частности, значительный рост доходов от Московского авиационного узла.

Люди должны жить на природе

Комментарий Анатолия Юницкого, генерального директора – генерального конструктора ООО «Струнный транспорт Юницкого»:

– Ежедневно в столицу из Подмосковья устремляется на работу, а в конце дня возвращается обратно около миллиона человек.

В результате на автомобильных трассах утром и вечером образуются многочасовые пробки, а на дорогу люди тратят несколько драгоценных часов. Это около половины свободного времени, отпущенного им на личную жизнь.

Вдумайтесь в абсурдность ситуации: на сидение в автомобильных пробках и вдыхание при этом выхлопных газов, запаха асфальта и тратится значительная часть нашей жизни.

Мы медленно убиваем самих себя.

Поэтому для Москвы и Подмосковья в частности (а такие же проблемы есть в Токио, Париже, Пекине, Мехико и других мегаполисах мира) мы предлагаем прекрасный проект струнных дорог с высотными зданиями. Он позволит дать Подмосковью только жилья около 15 миллионов квадратных метров (это трёхлетняя жилищная программа области). Будут построены офисные и торговые помещения.

Люди будут расселены в комфортных условиях, связаны между собой, со станциями метро и аэропортами всепогодной скоростной дорогой. И тогда они поедут не в Москву, а из Москвы на работу.

Появятся торговые и развлекательные комплексы, зоны отдыха, станции и вокзалы – всё это будет вынесено из столицы.

Часть активной сферы будет перенесена в область. И тогда уйдут в прошлое пробки, не нужно будет держать на улице миллионы автомашин.

Мы сможем вернуть Москву в пятидесятые годы прошлого века, когда машин было совсем немного. И не было тогда столько шума на улицах, не было такого количества копоти, которая ежедневно оседает не только на занавесках московских окон, но и в наших лёгких.

Мы же можем значительную часть транспортной нагрузки столицы переложить на СТЮ и решить проблему мегаполиса. Тогда улучшится атмосфера в городе, станет удобнее транспортная инфраструктура, снизится стоимость проезда, потому что люди будут ездить на большие расстояния за меньшие деньги.

Возрастёт скорость.

На работу тогда можно будет добираться значительно быстрее, чем сегодня.

Многим не надо будет ездить далеко, потому что работа будет рядом. При затратах, по нашим оценкам, в 15 миллиардов долларов

(в нынешних условиях стоило бы 50 миллиардов и даже больше – построить только одну 600-километровую дорогу на магнитном подвесе) мы получим около 600 километров экологически чистых дорог и 300 высотных зданий с 15 миллионами квадратных метров жилья (один квадратный метр жилья, с дорогой в придачу – 1000 долларов).

Появится инвестор, которого дорога не пугает, а, наоборот, привлекает, потому что с дорогой многое можно вынести в область. А не было бы дороги, то всё превратилось бы в фантастику и глупость.

Кому небоскрёбы в поле нужны без дорог?

А у нас всё связано в единую транспортную структуру. В поле или лесу я бы, например, с удовольствием жил. Представляете? Среди леса стоит высотное здание.

Наши дети бегают по лугу или среди деревьев и не боятся машин, любого вида транспорта, движущегося по дороге, потому что нет таких дорог и нет машин. Надо срочно уехать? Поднялся на лифте на тридцатый этаж – и через пять минут оказался в метро. Фантастика? Да нет, реальность. Сказка? Но мы её сделаем былью. Это уже как в песне – у нас «ничего невозможного нет…»

В нынешней схеме – сегодня! – небоскрёб в поле или лесу, на острове, на берегу реки – это прожект, невыполнимая вещь. А вот наш проект струнных дорог, соединяющий воедино всё и вся, очень полезен столице и Московской области, он просто необходим. Жизненно необходим. Как говорят, дальше уже некуда, задыхаемся, толкаемся, негодуем, возмущаемся, не видя выхода.

А выход есть – и простой выход. Кто решил, что небоскрёбы необходимо строить в центре Москвы?

Москва должна быть нетронутой, в крайнем случае отреставрированной, но не перелицованной, ведь она же историческое прошлое, визитная карточка, и «омолаживать» её не надо, возводя бетонные «зубы» – её можно только улучшить, дать второе дыхание.

А человек – продукт природы – должен находиться вдали от копоти и шума, жить там, где свежий воздух, где поют птицы и будит утром не будильник, а горластый петух.

Этим человек продлит себе жизнь, и дети будут расти здоровыми и крепкими, потому что употребляют в пищу здоровую еду и кристально чистую воду.

Можем ли мы сегодня в Москве попить воды из крана? Подышать свежим воздухом?

Нас спасёт природа. Только природа. Потому что роднее её у человечества нет никого и – не будет.

Её не заменят ни космос, ни далёкие Миры и Созвездия.

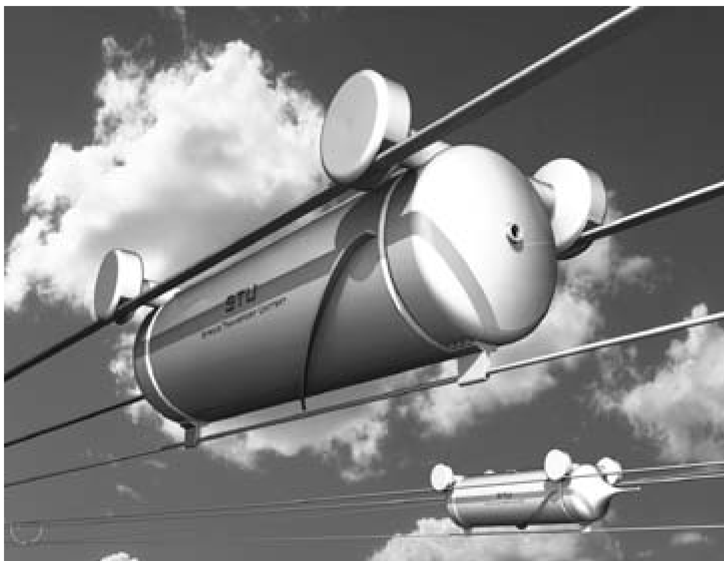
Нас спасёт разумное и быстрое передвижение по земле.



Мы должны жить на природе, 2014 год

Мы будем больше времени уделять самим себе, не чувствовать усталости на работе.

Люди должны и обязаны жить на природе…».



Высокопроизводительный грузовой SkyWay

Книга вторая

Часть первая

Вышли на Ульяновск

Так случилось, что компания СТЮ вышла на губернатора Ульяновска Сергея Ивановича Морозова. Как это произошло?

Виктор Узлов, партнёр Анатолия Юницкого, работал раньше в Москве вице-президентом компании «Миракс-групп» у долларового миллиардера Сергея Полонского. У того самого, кто позднее стал посылать на голубом глазу на три буквы всех тех, у кого нет миллиарда. У того, кто через несколько лет сбежит в Камбоджу и будет там арестован.

Когда на совместном совещании решали проблемы размещения своего проекта – струнного транспорта, Виктор Узлов неожиданно предложил:

– Анатолий, а давай предложим свои услуги губернатору Ульяновской области Морозову. Он человек, думающий категориями будущего, должен заинтересоваться струнными технологиями.

– Ты с ним встречался до этого?

– Да, наши дороги пересекались. Мне он показался прогрессивным человеком.

– Прогрессивными нам казались и губернаторы других областей. И писем десятки писали, ездили, встречались, и что из этого?

– Давай попробуем. Думаю, он заинтересуется твоими предложениями.

Анатолий Юницкий написал письмо на имя Морозова, изложив в нём все позиции по СТЮ, какой видится Ульяновская область через «струнную призму». Морозов откликнулся сразу же, предложил встретиться на выставке, которую будет проводить Минтранс России по случаю 200-летия транспортной отрасли.

В той же выставке участвовал со своим проектом и творческий коллектив СТЮ. О струнных дорогах на большом экране показывали трёхминутный фильм. Сергей Иванович сразу же отыскал их, радостно пожимал всем руки, улыбался. У Анатолия сразу же сложилось впечатление, что они давно знакомы и понимают друг друга с полуслова.

– Ну, показывайте своё детище, – сразу же перешёл губернатор на серьёзный тон. – Знакомьте меня с вашим предложением.

С интересом посмотрел фильм, экспонаты. Задумался, потёр ладонью подбородок, посмотрел на Юницкого:

– Дело стоящее. Дорога будущего.

Все молчали, ждали, что скажет дальше Сергей Иванович. Анатолий Юницкий был ко всему готов. Сколько раз он встречал тех людей, которые, проникшись идеей струнных дорог, обещали всякую поддержку и помощь, и после этого никаких действий не предпринималось.

– Обещать ничего не могу, – промолвил Морозов, глядя в глаза Юницкому, и в его взгляде блестели искорки интереса, живого участия в разговоре, – но на следующей неделе у нас, в Ульяновске, состоится президиум Госсовета под председательством Президента Дмитрия Медведева. Разговор будет идти о транспорте России и инновациях. Вот я на этом заседании и предложу Вашу идею, скажу, что Ваш струнный транспорт – это будущее России. Поддержит Президент – будем строить в нашей области струнную дорогу. Телевидение будет вести прямую трансляцию – следите.

И ушёл, оставив Анатолию и Виктору всего лишь маленькую надежду.

Его провожал Узлов. Он потом рассказывал, как Морозов подошёл к министру транспорта Юрию Левитину, который присутствовал на выставке, чтобы рассказать ему о струнном транспорте и что он будет докладывать на Госсовете об этом, но министр только отмахнулся от него:

– Потом, потом, на Президиуме и поговорим…

И поддержал Медведев…

Вместо репортажа

Этот сюжет был показан по российскому телевидению. Канал «Вести». Прямой эфир. Ульяновск.

Внизу по жёлтой полосе временная строка: «Медведев уволил ряд военачальников в связи со взрывами в Ульяновске».

Круглый стол, за которым собрались члены правительства России, местные чиновники. Заседание Госсовета «Инновации на транспорте». Решаются глобальные вопросы текущего времени.

Но парадокс в том, что говорили не об инновациях на транспорте, как и определили повестку дня, потому что инновации – это завтрашний день российских дорог, а говорили о вчерашнем дне – что сделано, что внедрено…

Перед этим губернатор Петербурга Валентина Матвиенко предложила закупать трамваи в Италии, а министр транспорта Юрий Левитин и вовсе заявил, что в России нет инноваций по транспорту и что нужно всё закупать за рубежом, а для этого нужны огромные деньги.

Президент России Дмитрий Медведев:

– Выступления, пожалуйста. Сначала предоставляется слово губернатору Ульяновской области. Пожалуйста, Сергей Иванович.

С. Морозов:

– Спасибо, Дмитрий Анатольевич! На мой взгляд, нам надо не столько догонять мир, о чём мы говорили сегодня, а и значительно обгонять его, используя новые направления. И я уверен, что сегодня нашей стране нужна такая большая, сверхамбициозная сверхзадача. Я не согласен с министром транспорта, который говорил, что в стране нет инноваций. Они есть, и давно о них идёт разговор. Есть транспорт будущего у нас в России. На мой взгляд, таким выигрышным направлением может стать транспорт нового поколения, который может эксплуатироваться в любых климатических условиях, при этом быть сверхэкономичным и экологически безопасным. Для некоторых, может быть, покажется странным, но у нас есть такие разработки. Разговор идёт о струнном транспорте Анатолия Юницкого.

Исходя из вопросов разработок по струнным технологиям, мы сегодня можем утверждать, что при введении в строй этого вида транспорта, мы как минимум на пятнадцать лет можем опередить Запад. Струнный транспорт может быть новой формой развития транспорта как внутри мегаполисов и крупных городов, так и в сообщениях между ними.

Отступление первое: в то время как выступает губернатор области, сидящий рядом с Медведевым вице-премьер Иванов иронически надувает щёки, отводит взгляд в сторону, пыхтит, стараясь не рассмеяться. Видно, что ему не по нраву слова губернатора, он же монополист российских дорог и транспорта, а тут какие-то разводят бредни, и даже осмеливаются вводить в уши Президенту страны…

Ему, Иванову, вторил и министр транспорта Левитин, хихикал в кулак, пряча язвительную улыбку, высказывая тем самым полнейшее неприятие инновации.

Медведев же, внимательно слушая выступление, смотрит на губернатора.

– Для тех, кто сомневается и скептически слушает меня, могу привести мнения экспертов, которые утверждают: «При обеспечении расчётной скорости движения 300 километров в час и объёме перевозок до 100 тысяч пассажиров в сутки трасса «Москва – Санкт-

Петербург», работающая на струнном транспорте Юницкого, будет на 700 – 900 миллиардов рублей дешевле аналогичной высокоскоростной железной дороги в эстакадном исполнении – при себестоимости перевозок 350 рублей на пассажира. А исполнение железобетонных взлётно-посадочных полос по струнным технологиям повышает их несущую способность, ровность и долговечность покрытия, безопасность взлёта и посадки самолётов. Экономия, как утверждают эксперты, только на одной такой взлётно-посадочной полосе составляет более одного миллиарда рублей.

Поэтому мы в Ульяновской области приняли решение и создали буквально на этой неделе инновационный «Центр струнных технологий» с полигоном сертификационных и демонстрационных трасс. В перспективе мы будем строить в Ульяновске городскую трассу подвесного транспорта Юницкого. Исходя из этого, я хотел бы внести в перечень поручений по итогам Госсовета следующие пункты для правительства России:

– рассмотреть вопрос о включении струнных технологий в перечень критических технологий Российской Федерации;

– включить вопрос о разработке и реализации новой инновационной транспортной технологии «второго» уровня – струнного транспорта Юницкого – в транспортной системе Российской Федерации с последующим формированием федеральной целевой программы.

Д. Медведев:

– Спасибо. У вас интересное выступление, Сергей Иванович. Я не знаю, что из названных вами новых видов транспорта может быть реализовано в ближайшей перспективе, но как минимум – это желание думать о будущем. Полёт фантазии… Я тут посмотрел, наши коллеги, представляющие крупнейших российских перевозчиков, так… улыбались в кулак… (глядя на Иванова)… Напрасно… Иногда нужно уметь мечтать… (Иванов, опустив голову, что-то чёркал в своём блокноте, не переставая иронически улыбаться). Лет сто-двести назад, когда рассказывали про паровоз, то специалисты в области конных перевозок сидели вот так же, говоря и думая – чушь какую-то разводят… Но потом, как вы знаете, из этого получилась целая отрасль, которую, кстати, вы возглавляете… (Сергей Иванович Морозов, глядя на Президента, чувствуя его поддержку, не скрывает свою удовлетворённую улыбку). Именно это, кстати, и есть инновации, если так говорить, по-честному, но такие уже – серьёзные.

С. Морозов:

– Дмитрий Анатольевич, так давайте и включим в перечень поручений, и мы докажем через несколько лет всему миру, что мы будем самыми лучшими транспортниками в мире.

Д. Медведев (глядя на Иванова):

– Давайте включим, найдите финансирование, и мы докажем всему миру…

С. Морозов (чуть ли не перебивая Президента):

– Дмитрий Анатольевич, у нас, кстати, по струнному транспорту Юницкого есть стратегические партнёры, и со следующего года мы начнём этим заниматься.

Д. Медведев:

– По поводу этого струнного транспорта, о котором вы говорите, я недаром отозвался. Мне этот проект принесли лет восемь назад. Я просто помню его. Бумага с предложением о струнном транспорте начала ходить лет восемь назад. Как я понимаю, за это время ничего не сделано. Одно из двух – или этот проект нереальный, либо действительно никто не хочет помогать.

С. Морозов:

– Совершенно правильно Вы говорите. Вы, работая тогда в правительстве, написали такое поручение. Но тогда все единодушно написали, что очень интересный проект, жизненно необходимый, но это не принадлежит к нашему ведомству. Это относится к Минтрансу, другим областям и ведомствам. Оттолкнулись так технично, отмахнулись…

Д. Медведев:

– Ну, ладно… Понятно. Значит, будем продолжать работу.

Сюжет подготовили и показывали по телевидению. Анатолий Юницкий с огромным вниманием вслушивался в каждое слово участников Совета. Он тогда не смог поехать в Ульяновск: была важная встреча в Совете Федераций, с председателем комиссии по антимонопольной политике Николаем Рыжковым и членами комиссии, сенаторами, где вёлся разговор о будущем транспорта России.

Второй губернатор встречается на его жизненном пути, который проникается его идеями, готов не только оказать помощь, но и сам принять непосредственное участие в создании струнных дорог.

Если Лебедь выделил сотни тысяч долларов из своего губернаторского фонда для строительства опытного полигона в Озёрах, чтобы доказать всему миру, что в России есть гениальные инновации, то Сергей Морозов пошёл ещё дальше – просит Президента России, чтобы тот помог найти средства для строительства струнных дорог в Ульяновске.

Нужно было иметь огромную смелость, чтобы не согласиться с мнением представителей транспортной отрасли, что они ошибаются, когда не верят в будущие инновации на транспорте. Он доказывал, что они, как монополисты, сдерживают, хоронят любые предложения и инновации.

Перед самым заседанием Госсовета Виктор Узлов, партнёр Анатолия Юницкого, приехал в Ульяновск. И хотя губернатору было не до него – в городе гремели взрывы, горели оружейные склады, были жертвы, и нужно было принимать срочные меры и решения по этим вопросам, но Сергей Иванович уделил ему внимание. И не несколько минут, а целый час.

И внимательно слушал, что говорил собеседник. А Виктор, поблагодарив его за понимание вопроса, постарался изложить свои взгляды на мировую транспортную проблему. В частности, он говорил о том, что Министерство транспорта всегда губило свежие идеи и предложения, потому что они эксплуатируют уже построенные дороги. Они не могут заглядывать в будущее, потому что латают-перелатывают существующие дороги. И чем чаще будут приходить в негодность дороги, для них это слаще мёда. Потому что на это беспрепятственно выделяются огромные средства из бюджета.

Говорил, улыбаясь, что паровоз появился тогда, когда «Министерство транспорта» было гужевым. Поэтому оно было против – не допускали вмешательства в их монополию. Когда появился автомобиль, Министерство транспорта было против его внедрения. Сегодня продолжается то же самое.

Более ста лет назад Генри Форд вывел своих акционеров в чистое поле у американской деревни Детройт и сказал, что на этом месте будет построен завод и будет выпускаться миллион автомобилей. Ему никто не поверил, и посчитали его чуть ли не сумасшедшим. А потом что получилось? Сегодня в России есть авиация, автомобильная промышленность, железнодорожный транспорт. На всё стабильно отпускаются деньги – из года в год, как необходимая пища для поддержания жизни. И эти виды транспорта поглощают огромные средства, и живут за счёт этого транспортники, и очень хорошо живут. И тут вдруг как снег на голову предложение – объединить все виды транспорта со струнным транспортом, который является более дешёвым, экономичным и экологически чистым. Конечно, чиновники от транспорта подымут крик и объединятся в общем несогласии и противлении внедрять «струны» в жизнь…

Морозов слушал с неподдельным вниманием, ни разу не бросив взгляд на часы, чтобы показать, что надо закругляться в разговоре. А Виктор приводил и приводил вопиющие факты, которые не давали ему покоя все годы, не понимая, почему не краснеют транспортные чиновники за свою бездеятельность, получая из государственной казны незаработанные деньги.

В России за сто пятьдесят лет построили меньше ста тысяч километров железных дорог и менее одного миллиона километров автомобильных дорог. В США – более двухсот тысяч километров железных дорог и более шести миллионов километров автомобильных дорог. Есть разница, и огромная. Дорог в России, которая территориально больше Америки в 1,8 раза, а большая часть её территории практически не освоена транспортными коммуникациями, нужно построить не менее пяти миллионов километров.

И не напрасно потом Президент Медведев на Госсовете скажет, что создаётся такое впечатление, что дороги строят не на земле России, а на Луне. Разве это экономически оправдано, что строительство в России одного километра автобана обходится в сто, двести и даже триста миллионов долларов? Эта сфера оказалась сильно коррумпированной и неподвластной проверке. Как можно узнать, сколько асфальта и щебня вложено в километр дороги, на сколько – двадцать-тридцать-пятьдесят сантиметров она заужена, кто докопается до истины? Всё в земле, всё закопано, как и благосостояние страны…

Струнным же дорогам не нужны никакие проверки – всё наверху, ничего не спрятано.

– Да, новое всегда трудно пробивает себе дорогу, – подытожил разговор Сергей Иванович. – Всегда присутствует непонимание и осторожность, даже боязнь.

Этот разговор губернатора с Виктором Узловым происходил в присутствии членов правительства Ульяновской области – шла подготовка к завтрашнему заседанию Госсовета. В конце встречи Морозов задал всем своим чиновникам вопрос: «Вы уверены, что этот проект принесёт нам известность, что дороги в России получат новое рождение? Кто уверен – шаг вперёд». Все сделали шаг назад, лишь один человек сделал два шага вперёд.

И это был Виктор Узлов. Он уверенным голосом произнёс:

– Я лично верю в будущее струнных дорог. Это не только дороги, это мосты и взлётно-посадочные полосы. Это всё очень нужно нашей области, как, кстати, и всей России. Пожелаем всем нам успеха!..»

Морозов, поднявшись, подал Виктору руку.

Пожатие губернатора было крепким и дружеским.

На следующий день Виктор Узлов, используя свои личные связи – он восемь лет проработал в Ульяновске и у него был успешный бизнес – сумел пройти в здание областной администрации, где должен был заседать Госсовет. На первом этаже, на пути движения членов Госсовета, сделал мини-выставку СТЮ. Расставил рельсы-струны, выполненные в масштабе 1:1, разложил рекламные материалы, публикации, предложение для Президента страны – в отдельной папочке, подготовленной Анатолием Юницким.

Заседание задерживалось на несколько часов – не было Президента и губернатора Ульяновской области. И вдруг они появились и, не подходя к выставке, посвящённой инновациям на транспорте, стали подниматься по широкой лестнице на второй этаж. Видя, что не удастся сделать презентацию струнного транспорта Главе государства, Виктор набрался смелости и окликнул уходящего Президента.

– Дмитрий Анатольевич, можно вас на минутку?

Медведев остановился на середине лестницы, обернулся и посмотрел сверху вниз на Виктора.

– У нас есть замечательный инновационный проект – струнный транспорт академика Юницкого, который очень нужен экономике России. Я готов сделать прямо сейчас презентацию.

Медведев с Морозовым спустились вниз и подошли к мини-выставке СТЮ.

В течение десяти минут состоялся заинтересованный разговор о проблемах транспорта и о том, как можно эти проблемы эффективно решить. Особенно обрадовался Президент, когда узнал, что СТЮ – чисто российская разработка и что можно опередить весь мир на 15–20 лет, промолвил:

– Этим гордиться надо.

В конце разговора подержал в руках струнный рельс и удивился:

– Почему он такой тяжёлый? Вы же утверждаете, что струнный транспорт имеет очень низкую материалоёмкость.

На что Виктор ответил:

– Дмитрий Анатольевич, если бы разработчики московского монорельса решили презентовать вам свою дорогу, то такой же длины фрагмент этой дороги не вошёл бы в дверной проём и этот «кусочек» дороги пришлось бы поднимать подъёмным краном.

Президент остался доволен ответом, повернулся к Морозову и сказал:

– Возьмите у разработчиков все необходимые материалы и предложения по струнному транспорту.

Виктор передал две заранее подготовленные папки: одну – для Президента, вторую – для губернатора. Уходя, Президент посмотрел в глаза Виктора Узлова и спросил: – А деньги вы найдёте, чтобы поднять такой масштабный проект?

Когда делегация поднялась на середину лестницы, Виктор опять окликнул Президента:

– Дмитрий Анатольевич, та синенькая папочка у Сергея Ивановича – она для Вас.

Президент, обернувшись, широко улыбнулся и кивнул головой…

Здесь необходимо отметить, что в России разработчики так и не нашли денег, чтобы поднять этот отраслеобразующий проект. Помня о напутствии Президента России, они искали финансирование по всему миру, а не только у себя на родине, для которой этот проект – хуже нелюбимого пасынка. В то время как есть у неё и родные дети: автопром, авиапром, РЖД – российские железные дороги.

И через девять месяцев всё-таки нашли возможность практически реализовать инновацию и построить демонстрационно-сертификационные полигоны всех вариантов струнных технологий: для грузовых перевозок, для городских перевозок и для междугородных высокоскоростных перевозок. И по струнным портам, размещённым не на берегу, что очень дорого, а на расстоянии 5 – 10 километров от береговой линии, где достаточна глубина для швартовки крупных кораблей. Связь с берегом у такого порта – с помощью струнного транспорта.

Нашли также правовую площадку, где работает британское право с многовековыми традициями, где работают законы в поддержку инноваций, где, как нигде в мире, защищается частная собственность, в том числе – интеллектуальная.

Где не надо пробиваться к Главе государства, надеясь на его поддержку. Где не надо убеждать министра транспорта и многочисленных чиновников, с которыми вопрос поддержки можно решить только двумя способами: либо крупной взяткой сразу, либо крупным «откатом» потом, когда пойдёт финансирование, ставя весь проект под угрозу уголовного преследования.

Площадка эта – далёкая Австралия, город Сидней.

Там созданы четыре публичные компании – каждая для своей разновидности струнных технологий, – которые на деньги акционеров и реализуют свои планы. И акции акционеров не пустые бумажки – это ценные бумаги, которые стремительно растут в цене.

Сюжет, показанный по ТВ.

«Эксперт» ТВ. Инновационный транспорт.

«Транснациональная коммуникативная система»:

По мнению аналитиков, внедрение транснета произойдёт в ближайшие годы.

Екатерина Мишина, корреспондент:

– Сегодня информация доставляется за секунды, деньги – за минуту, а грузы – месяцами. Очевидный разрыв между информационными и транспортными технологиями всё настойчивее требуют увеличить скорость перевозок. Создание ТРАНСНЕТ – транснациональной коммуникативной системы – сегодня жизненная необходимость. Покрыть

весь мир дорогами скоростными и безопасными, эффективными и экологичными.

Струнный транспорт Юницкого отвечает всем этим необходимым требованиям. Тем не менее, сам разработчик ходит по инстанциям уже более тридцати лет…

Анатолий Юницкий: генеральный директор и генеральный конструктор ООО «Струнный транспорт Юницкого»:

– Движение в струнном транспорте осуществляется по рельсу-струне, струнному рельсу, имеющему огромную прочность и огромную жёсткость, изгибную жёсткость, потому что это не канат. Это целый композиционный блок, если рассматривать в разрезе. Вот это корпус, это – головка рельса и, собственно, струна. И всё это объединено наполнителем в единую конструкцию.

Корр.: – Юнибус развивает скорость 350 – 500 км/час. То есть из Москвы до Питера можно доехать за полтора часа. Дорога расположена на десятиметровой высоте над землёй. Проект рассматривает проходимость дороги по глухой тайге и по территории вечной мерзлоты. Строительство инновационной дороги не требует особой инфраструктуры и высококвалифицированной рабочей силы. Кроме того, стоимость прокладки струнных дорог намного дешевле строительства любого другого вида транспорта.

Единственный недостаток струнной дороги, как считает Анатолий Юницкий, – это отсутствие сертифицированных участков системы, на которых можно было бы показывать потенциальным заказчикам возможности СТЮ. Он уверен, что через несколько лет этот досадный недостаток исчезнет – планируется построить Центр продаж струнных технологий.

Сергей Сибиряков, профессор кафедры макроэкономического прогнозирования:

– Об этом можно говорить очень много, потому что струнный транспорт технически просчитанная система, обоснованная, экспериментально опробованная, и сегодня она находится в стадии технологического внедрения. Строить эти трассы можно было ещё вчера…

Корр.: – Совсем недавно прошла информация о том, что губернатор Югры Александр Филипенко хочет соединить Ханты-Мансийск и Сургут струнной дорогой за счёт частных инвесторов. В Центральной России таких энтузиастов, конечно, не найдётся. Не стоит забывать, что российские дороги – это самая закоррумпированная из российских систем. В прошлом году на строительство и ремонт дорог федеральный бюджет выложил 1,3 триллиона рублей. Это три процента бюджета страны.



Среди высоток, 2010 год

Эти суммы традиционно обогащают миллионы чиновников, подрядчиков и строительных компаний. Сдвинуть эту структуру пока ещё не удалось никому. Низкое качество дорог с давних пор воспринимается как данность, а не как проблема, которую надо решать.

Антон Беляков, Председатель Общественного антикоррупционного комитета:

– Система вот этих госдотаций устроена таким образом, что эксплуатирующие организации, ремонтные и подрядные организации заинтересованы в завышении расходов.

Дорожникам намного выгоднее каждый год тратить деньги на ремонт дорог из бюджета страны, а они закладываются ежегодно, чем построить основательную дорогу, которая не будет ломаться.

Корр.: – Очевидно, что при серьёзной нехватке магистралей транспортные сети будут двигаться вширь, а не вглубь. Подтверждением этому стало недавняя презентация скоростного поезда «Сапсан». РЖД закупило восемь немецких поездов общей стоимостью 276 миллионов евро. Тридцатилетний контракт на обслуживание дороги стоил дополнительно 354 миллиона, плюс – на депо 100 миллионов.

Но чтобы развивать техническую скорость в 350 км/час, нужно ещё перестраивать и само железнодорожное полотно. А это ни много ни мало 50 – 70 миллионов долларов за километр, а на всю дорогу – около сорока миллиардов долларов.

Иван Сидельников, директор института альтернативных технологий:

– У нас мало вариантов что-либо развивать без новой инфраструктуры. Новой в прямом смысле: от систем связи и транспорта до систем навигации. У нас сегодня единое пространство в России сохраняется только по сути тремя операторами большой тройки мобильной связи и единым рублём.

Бегущая строка: Прибыль от транснета составит 30 триллионов рублей в год. Струнным транспортом заинтересовались ОАЭ, Китай, Южная Корея, Малайзия и другие.

Корр.: – По скромным оценкам прибыль от ТРАНСНЕТ составит от тридцати триллионов рублей в год. Плюс обслуживание сети. Но стоит ещё добавить, что удалённые регионы будут вовлечены в экономику страны. Количество грузовых перевозок увеличится в разы. По словам Анатолия Юницкого, сегодня заказчиков на струнный транспорт достаточно, и все они иностранцы. В итоге разработчикам остаётся либо продавать транснет за границу, либо дожидаться благосклонности государства и ждать повторения судьбы монорельсовой дороги. Последним принципиально новым средством передвижения стал монорельс. В Москве его построили пять лет назад, и только в начале 2008 года он стал полноценным видом общественного транспорта – безопасным и экологичным.

Правда, городским властям нередко приходится оправдываться: скорость на монорельсе не превышает 20 км/час, а сам проект до сих пор не окупился и никогда не окупится.

Тем не менее, когда в России впервые в мире построили такую дорогу, её преимущества казались фантастическими.

Правда, было это двести лет назад…

Заручившись поддержкой

Была блестящая возможность превратить в мировой центр Ульяновск, как когда-то американский Детройт стал мировой автомобильной державой. Но там автомобильная корпорация, а здесь «струнная».

А это развитие промышленности, создание огромного количества рабочих мест, создание учебных заведений по обучению специалистов этой отрасли. Это большое привлечение инвестиций. Когда будет создан полигон и «живая» струнная технология, будут приезжать заинтересованные инвесторы со всего земного шара – шейхи и министры, президенты и мэры городов, губернаторы областей. Посмотреть, взять на заметку, потом заказать себе проекты струнных дорог. Всё закрутится на Ульяновске, и он станет мировым центром транспорта двадцать первого века.

На конец 2009 года подписано соглашение о создании в Ульяновске Центра струнных технологий. Началась плановая работа по отведению земли, по выбору участка. Обещано бюджетное финансирование на 2010 год. Уже включился в поддержку Совет Федераций на уровне Николая Рыжкова, бывшего советского премьер-министра, а сейчас возглавляющего комиссию по монополиям. Он вместе с губернатором Морозовым обратился с письмом к министру транспорта Левитину о выделении средств на струнные технологии – одного миллиарда рублей.

Всё делалось для того, чтобы в Ульяновске был создан мировой Центр СТЮ. Будут продаваться акции, чтобы привлечь капитал как от корпоративных инвесторов, так и от частных лиц – пусть сам народ участвует в инвестициях. Плюс ко всему – кредитование. Пусть и заинтересованные в этом проекте банки примут непосредственное участие в кредитовании проекта.

Лёд тронулся, господа присяжные заседатели, как говорил один известный персонаж литературного произведения.

В данном случае лёд тронулся от потепления обстановки и отношения государства к проекту академика Анатолия Юницкого. В его жизни наступила весна, потому что начал таять лёд недоверия и молчания.

В добрый путь! Но в путь, проложенный СТЮ, самый надёжный, самый необходимый не только России, а и всем странам Земли!

В путь!..

Но так только казалось. Не пошли отечественные инвесторы в российскую компанию – им во всех крупных начинаниях мерещатся финансовые пирамиды и тень Сергея Мавроди, крёстного отца «МММ», обобравшего миллионы россиян на миллиарды долларов.

Не пошли и отечественные банки – зачем вкладывать деньги в рискованные инновации, если их можно заработать без всяких проблем и головных болей на разнице в курсах рубля и доллара. Тем более, что государство поддержало банки в кризизные годы, выделив им сотни миллиардов долларов на льготных условиях.

Не пошли и зарубежные инвесторы. Они ведь не дураки – если российское государство не только не вкладывается в собственные инновации, хотя и провозглашает «инновационный путь развития экономики», но и хранит все свои денежные запасы, «подушку безопасности», не у себя дома, а в Америке, то и инвесторы поступают также.

Лучше проинвестировать экономику США, чем эту непонятную и странную Россию.

Наручники для академика

В 1997 году Анатолия Юницкого поддержал Александр Лукашенко и дал официальное поручение премьер-министру Лингу заняться вплотную предложенным проектом. Предполагалось финансировать этот проект, выделить территорию для строительства полигона. Подчёркивалось, что на идее струнного транспорта может вырасти экономика Беларуси, что можно будет вывести экономику страны на передовые позиции, зарабатывая на «струнах» миллиарды долларов, продавая технологии всему миру.

Анатолий искренне поверил в то, что наконец-то идея всей его жизни получит развитие в родной Беларуси, что он принесёт своим изобретением пользу людям и стране.

Радость и эйфория не оставляли его ни на минуту. Он уже выбирал места, где будет располагаться полигон, думал всё это осуществить на Мозырском Полесье, на родине отца…

А потом так получилось, что премьер-министр спустил поручение Президента пяти министрам, включая высокого транспортного чиновника, и всё застопорилось. Нет пророка в отечестве своём…

И тогда путь его вырисовывался не в сторону Варшавы, откуда и пошёл род Юницких, не в Париж или Нью-Йорк, а в направлении России – в Москву…

Спал на вокзале, подстелив под бок самодельный матрасик. Денег не было даже на еду. В Коломенском парке собирал одуванчики и готовил себе салат.

А потом, как и подсказала цыганка, вышел на директора Центра ООН-ХАБИТАТ. Чудом отыскал в своих бумагах его телефон, тут же набрал номер… Виктор Кузьмич тогда в Минске сказал, что Анатолий может звонить ему в любое время дня и ночи.

На другом конце послышался спокойный голос.

– Владимир Кузьмич?

– Да, я. Слушаю вас.

– Звонит вам Анатолий Юницкий, если помните такого. Мы с вами в Минске познакомились на международной конференции. Я предлагал струнные технологии.

– Да, очень хорошо помню, но куда вы запропастились? От вас никаких вестей. Где вы сейчас? Где живёте?

– На вокзале.

– Я спрашиваю, где живёте?

– На вокзале, несколько месяцев здесь живу.

– Ничего не понимаю. Вот что, Анатолий, срочно, сейчас же приезжайте ко мне. Не откладывая.

С ним Анатолий познакомился в Минске, в октябре 1997 года, когда проходила международная конференция по Критским транспортным коридорам. В ней принимали участие и одиннадцать министров транспорта европейских государств.

Тогда в решении конференции было записано: «Рассмотреть возможность применения струнного транспорта, как скоростной составляющей». И только лоббирование проекта администрацией Президента Беларуси позволило сделать такую запись – белорусские транспортники были против.

Тогда и рассказал подробно о себе Анатолий Юницкий.

Вздохнув, Владимир Кузьмич укоризненно покачал головой:

– И за эти месяцы ты не позвонил мне?

– Так уж получилось… Это трудно объяснить.

– Что ж, всё понятно. Вот что, Анатолий Эдуардович, давай готовь документы для получения гранта Организации Обединённых Наций на твоё изобретение.

– Гранта? – не поверил он, глядя на руководителя Центра ООН-ХАБИТАТ.

– Да, для выделения гранта. Получишь не завтра, а по прошествии нескольких месяцев. Много времени, к сожалению, займёт оформление бумаг.

И снова Анатолий бросился в омут, уже особо и не надеясь на успех – сколько раз птица счастья отворачивалась от него.

Несколько месяцев вылились в год.

В ООН приняли его идею к рассмотрению. Был составлен двухсторонний договор на выполнение работ. С одной стороны подписал его заместитель генерального секретаря ООН, бывший министр инфраструктуры и транспорта Германии Клаус Тёпфер, человек, безусловно знающий, что такое транспорт. От российской стороны договор подписал председатель Госстроя, министр строительства Южанов.

Какая это была радость, когда Анатолий получил известие, что ему выделяется грант для начальной разработки струнного транспорта.

Чтобы продолжить практическую деятельность, он решил создать в Москве общественный региональный фонд поддержки струнного транспорта. На него вышло казацкое движение, и лидер, генерал казачьих войск, пообещал всяческую поддержку. Анатолий для создания фонда одолжил на десять дней полторы тысячи долларов, хотя это можно было сделать, как он узнал позже, и за триста. Одолжил под процент в день – казаки обещали щедро инвестировать в струнные технологии, поэтому этот долг можно будет вернуть в один день.

Это было весной 1998 года, перед самым днём его рождения.

Он уехал в Гомель, доверившись казакам, что они без проблем зарегистрируют фонд. Вернулся, спросил, как дела. Сказали, что всё нормально, на днях получат бумаги. А когда документы ему отдали на руки, то оказалось, что он посторонний человек в фонде – казаки просто выбросили его из списков учредителей.

А он поверил бывшему кэгэбэшнику, полковнику ГРУ. Казалось, что люди серьёзные, отвечающие за свои слова и действия.

Вот тогда Анатолий записался на приём к замминистру МВД, к Рушайло. Тот принял его, выслушал. После проверки деятельности казаков, которые примазались к «струнам», возбудили против них уголовное дело. Вернули Юницкому печать, уставные документы, счёт в банке. Он перерегистрировал фонд.

И только после этого занялся струнным транспортом. Именно в этот Фонд пришли деньги по гранту ООН.

Клаусу Тёпферу был написан подробный отчёт о деятельности фонда – на английском и русском языках. О том, что такое струнный транспорт и как и где он может использоваться для обеспечения устойчивого развития населённых пунктов.

Для того, чтобы получить дальнейшее финансирование на СТЮ, нужно было строить опытные полигоны, чтобы доказать практически, что «могут» струнные транспортные системы.

Снова вышел на директора Центра ООН. Тот подсказал, как нужно действовать дальше.

В 1999 году в Вене, в штаб-квартире одного из структурных подразделений ООН, провели переговоры, на которых отчитались перед этой международной организацией о проделанной теоретической работе по полученному гранту, заверили, что готовы приступать к практической работе. Им пошли навстречу, департамент по финансированию пообещал выделить необходимые средства – 30 миллионов долларов. Но с условием, если правительство России напишет официальное обращение – просьбу к ООН, через российское Министерство иностранных дел, как и положено в таких случаях.

Министр строительства России, тогда это был Шамузафаров, пишет письмо руководству МИДа России. Подтверждает, что струнные системы очень помогут России с решением транспортных проблем. Что это решит также многие проблемы в экономике, строительстве, добыче полезных ископаемых.

Что стоило тогда министру МИДа или даже его заместителю подписать официальное письмо, его проект был подготовлен самими же представителями ООН, и были бы выделены деньги, и уже давно началось бы строительство струнных дорог. Но… Но сыграла свою роль российская перестраховка и боязнь «кабы чего не вышло». Министерство иностранных дел решило перестраховаться, получить дополнительно согласие ещё двух ведомств – Министерства науки и Министерства экономики. Вот когда они будут полностью согласны, тогда и мы скажем своё веское слово.

Что странное произошло в этой ситуации? Министерство строительства приняло предложение «на ура», проголосовало, так сказать, двумя руками, а родное Министерство науки, которое и обязано было двигать научные инновации вперёд, ответило уничижительным отказом. Даже не отказом, а утверждением, что «…В России все транспортные проблемы давно решены. Существующие автомобильные и железные дороги не загружены. Поэтому привлекать деньги международных организаций для развития новых направлений в транспорте … считаем нецелесообразным…»

Денег, естественно, выделено не было. И кто «помог»? Министерство науки. И разве можно было после этого назвать его «Министерством науки»? Наоборот, антинаучное министерство, которое губит свою же науку.

То заключение готовил некий начальник отдела Соколов, который когда-то, во времена СССР, занимался поездами на магнитном подвесе, глядя, как в Японии и Германии они успешно применяются. «Вбухали» более пяти миллиардов рублей – шесть миллиардов долларов. Работали на «магнитные подвесы» десятки институтов, писались сотни кандидатских и докторских диссертаций, появлялись новые академики.

Скажите или покажите, где в России построен хотя бы один километр той дороги на магнитной подушке? Не увидите. Своих родных, российских, пять миллиардов рассовали «по карманам», а когда ООН предлагало 30 миллионов долларов для новых дорог России, эксперту, видимо, стало обидно не столько за Державу, как и за то, что кто-то, умнее его, решил проложить в той же Державе Дороги Будущего. Как потом рассказывали Юницкому, этот эксперт в одной из приватных бесед как-то сказал: «Юницкий обязательно украдёт из этих денег, как минимум, процентов 30, это ж 9 миллионов долларов! А мы где?» Ну что ж, каждый меряет по себе…

В 2000 году Анатолий Юницкий познакомился с Березиным, позже тот стал его партнёром.

Следующий грант ООН был также небольшой – менее 100 тысяч долларов. А чтобы построить полноценный опытный полигон СТЮ, необходимо было тогда порядка 25 миллионов долларов. Нужно было ездить за границу в различные страны, вести переговоры, заключать договоры на поставку оборудования. А у Анатолия Юницкого был паспорт гражданина Беларуси. Поездки за рубеж ограничены. Необходимо было подать заявление и документы на оформление российского гражданства в строгом соответствии с действующим законодательством.

И в 2000 году Анатолий Юницкий становится гражданином Российской Федерации. Получает в паспортном столе районного отделения милиции российский паспорт, а затем – заграничный паспорт. Поезжай хоть в Японию, хоть в Америку… Первая поездка была в Африку – в Кейптаун, где проходила одна из конференций ООН. К тому времени уже была сделана действующая модель струнной трассы, которую можно было демонстрировать на любой международной выставке. Когда оформляли вылет, оказалось, что был перевес по багажу из-за модели в 120 килограммов. За каждый килограмм перевеса нужно было доплачивать 42 доллара.

Потом Анатолий женился, украинка Надежда стала также россиянкой, как и её муж. Родившаяся вскоре дочь Настенька уже считалась гражданкой России.

Расстался и с Березиным, разошлись пути и с Капитоновым. Нужно было искать новые источники финансирования своего проекта.

Была надежда на Арабские Эмираты – представители этой страны давно интересовались струнными дорогами Юницкого. Несколько раз ездил туда в период 2002 – 2005 годы. Ему предлагали даже остаться у них, предлагали все необходимые условия – дом, работу, поддержку. Но его волновало, прежде всего, продвижение СТЮ на своей родине.

2004 год… Надя с Настенькой уехали на лето в Крым, на свою родину, где остался домик в деревне.

Анатолий остался один. Однажды поздно вечером, около двадцати трёх, в дверь кто-то позвонил.

– Кто пожаловал ко мне в столь позднее время? – весело спросил хозяин квартиры, думая, что кто-то из друзей или знакомых заглянул к ему на огонёк.

– Криминальная милиция! – громко произнёс кто-то за дверью.

Опять же – подумал, что это розыгрыш, кто-то изменённым голосом решил его разыграть.

– Кто так шутит со мной?

– Откройте, и вы увидите, гражданин Юницкий, кто с вами решил пошутить.

Не дождавшись, когда откроется дверь, начали бить по ней ногами, стучать металлическими предметами, орали на весь коридор, угрожая применить кувалду.

Юницкий пошёл к телефону, набрал номер отделения милиции. Сказал, что к нему в квартиру ломятся какие-то бандиты, называясь криминальной милицией.

– Ждите, к вам выслан наряд милиции.

Через несколько минут послышался топот ботинок. «Кто такие?» – был первый вопрос. Потом разговоры стали тише, тише, и снова послышался топот ног, понятно было, что наряд милиции, разобравшись, удалился.

Непрошеные гости стучали громче и громче.

Подумал, что в ночное время нельзя никому открывать двери, так гласил внутренний распорядок проживания. Но «гости» распалялись всё больше и больше, не было уже сомнений, что они взломают дверь. Так продолжалось больше часа. Переполошили всех соседей в подъезде.

Пришлось им открыть. Действительно, на пороге стояли люди в форме и с автоматами. Не спрашивая разрешения, ввалились в квартиру.

– Ну что, преступник Юницкий, проб на тебе уже негде ставить. Собирайся, поедем с нами.

– Куда?

– Вопросы задаём мы, а не ты. Живее собирайся!

Издали показали некую бумагу, в которой указывалось, что в Украине завели на него уголовное дело.

– А, вот оно что, Капитонов не может забыть меня, – улыбнулся Юницкий, – никак не может успокоиться… Я готов ехать с вами, но должен позвонить жене, чтобы она знала, где меня искать.

Надежда, услышав его, заплакала:

– За что они арестовывают тебя?

– Капитонов прислал им бумагу, что я для Украины – уголовник.

У него из рук вырвали трубку, отключили телефон.

Взяли под руки и вывели его из квартиры. На хорошем и новом джипе, видно, что в милиции неплохо «зарабатывают», повезли в отделение и учинили допрос по всем правилам. Вопросы задавались глупые и отвлечённые, главный вопрос прозвучал под утро, уже в конце допроса:

– Во сколько ты оцениваешь свою свободу?

Он не понял вопроса, переспросил:

– Как – вообще или в частности?

– В частности, конечно. Сколько ты имеешь денег, чтобы купить у нас свободу и через час завалиться в тёплую постель и спать мирным сном? Или ты желаешь провести время в грязи и холоде, находясь в СИЗО? Там сидят убийцы и насильники. Можем пустить тебя по кругу. Выбирай…

«Вот оно что, – дошло до его сознания, – самое настоящее вымогательство. И это они, блюстители закона, занимаются этим?»

– Я не знаю, сколько оставила мне денег жена – может, тысяч пятьдесят рублей.

– Вот поехали домой, и ты посмотришь, какая щедрая у тебя жена.

В квартиру одного не пустили – смотрели, как из потайного места достал деньги. Его квартиру уже один раз грабили, унесли всё, что было, драгоценности и ценные вещи, в том числе золотые швейцарские часы, подаренные год назад лидером Ливии Каддафи. Поэтому деньги стали прятать. Да, нашёл сорок пять тысяч. Приехали назад в отделение, и Анатолий отдал всю сумму начальнику отдела криминальной милиции. При этом снова забрали мобильный телефон и проверили, выключен ли он, чтобы ничего не вздумал записать. Затем составили протокол, что не имеют к нему никаких претензий.

– Дайте хотя бы сотню на такси, – попросил на прощанье Анатолий Эдуардович.

– А ты, товарищ академик, по своей струнной дороге можешь запросто доехать до своего дома. Счастливо добраться!

Смех в зале…

Вот такие нравы у московской криминальной милиции.

…Надо было снова ехать в Эмираты, заключать договор о работе на 2006 год. Но оказалось, что истекает срок действия его заграничного паспорта. Когда пошёл его менять, сказали, что и обычный паспорт у него испорчен.

– Почему? – уточнил Анатолий.

– А потому, что, когда вы были в Украине, вам таможенники ставили печати. А этого нельзя было делать в общегражданском паспорте. Так что вам нужно срочно приобрести новый.

Он пошёл в то отделение милиции, где ему выдавали паспорт гражданина Российской Федерации.

Начальник долго искал его в базе данных МВД, а потом, пожав плечами, произнёс:

– А знаете, нет вас в списках граждан России.

– Как нет? Вот же паспорт, выданный вами.

Так в 2006 году он потерял своё гражданство. Неизвестно, по каким причинам. И невозможно было выяснить, кто виноват в этом. Никто не давал конкретного ответа. Даже и не пытались докопаться до причин.

– Что же мне делать? – спрашивал Анатолий у работника паспортного стола.

– Подавайте новое заявление и оформляйте новые документы, иного выхода нет.

– Но мне нужно ехать в ближайшее время за границу.

– Ничем помочь не сможем…

Пришлось писать новые заявления, представлять справки и документы.

Только через полгода он получил новое гражданство и новый паспорт. И заграничный. Все волнения, казалось, остались позади. С большим опозданием прибыл в Эмираты, поэтому первоначальные замыслы не осуществились. За то время, пока Анатолий Юницкий был невыездной, монорельсовую дорогу в Дубае было предложено построить фирмам «Сименс» и «Мицубиси», хотя у СТЮ были куда большие шансы.

Через четыре года в Дубае была построена 72-хкилометровая эстакадная дорога стоимостью в шесть с половиной миллиарда долларов. А струнная дорога стоила бы только триста миллионов долларов. Но, как говорят, поезд ушёл…

Как будто кто-то специально устроил ту диверсию с паспортом.

Анатолий побывал во многих странах, принимал участие в деловых переговорах, отдыхал с семьёй у моря.

Но... Но оказалось, что паспортная эпопея не закончилась, коллизии продолжались. Всё ещё больше усложнилось…

Снова предстояли деловые поездки за рубеж – в Индонезию, Иран, Австралию. В конце ноября 2009 года Анатолий Юницкий пошёл в Сбербанк, чтобы снять немного денег со своей сберкнижки. Подал её оператору, средних лет женщине. Войдя в компьютерную базу данных, она подозрительно посмотрела на него, почему-то замешкалась, произнесла:

– Подождите минутку, у меня проблемы с компьютером…

И куда-то ушла с паспортом.

По своему опыту знал, что просто так ничего не делается (поэтому, когда видит милиционера, то переходит на другую сторону улицы, от греха подальше).

Его раз пять арестовывали только за то, что, будучи белорусом, он в девяностые годы попадался на глаза московским милиционерам. Отняв все деньги, затем отпускали. Короче, грабили средь белого дня. Анатолий позвонил по мобильному телефону жене: «Надюша, подъедь в отделение Сбербанка возле нашей станции метро, мне кажется, сейчас милиция наладит маски-шоу, связанные с моим паспортом».

Прошло минут двадцать, а оператор всё не возвращалась. Подъехала Надежда. И тут случилось невероятное. В зал вошли три милиционера с автоматами и арестовали Юницкого.

– По какому праву я арестован?

– Потому что у вас паспорт липовый, как и гражданство. Юницкий Анатолий Эдуардович не является гражданином Российской Федерации. В отделении милиции вам всё объяснят.

– Но не я же выписывал себе паспорт и оформлял гражданство, а ваши службы.

В милиции действительно объяснили ему популярно, что он не является гражданином России и что у него из-за этого много проблем. Уже второй раз у него изымают паспорт, и он во второй раз стал человеком без гражданства. Правда, снова отпустили. Видимо, потому, что был не один, а с женой. Отпустили до следующего ареста. Был бы человек, а повод арестовать, как говорится, придёт сам собой.

Пришлось в третий раз оформлять вид на жительство и российское гражданство. И не только на себя, но и на дочь Настеньку, потому что она родилась в Москве весной 2002 года от «нероссиянина» Юницкого, прописанного в Москве и имеющего квартиру в Москве. А то, что её мать – россиянка в расчёт не бралось. Когда в третий раз оформлял

гражданство, то в Московской миграционной службе его «успокаивали»: «…Да не расстраивайтесь так, таких как вы – больше ста тысяч. Есть даже олимпийские чемпионы, солисты Большого театра. Против тех, кто занимался махинациями с гражданством, завели уголовные дела. Один из них даже повесился…»

Успокоили, называется.

…Академику Анатолию Юницкому, когда милиция требует неожиданно предъявить паспорт, кажется каждый раз, что ему снова объявят железным голосом:

– Господин Юницкий! Вы – преступник и не являетесь гражданином России, вы объявлены персоной нон грата!

Одна на всех дорога

– Первая встреча с Анатолием? – переспрашивает Надежда и улыбается.

Она не только жена, но и инвестор, вложившая, в общей сложности, почти миллион долларов в струнные технологии мужа.

– О, она была достаточно романтичная, неожиданная и загадочная… Да, я помню ту дискотеку в Саках, помню, как звучало имя Юницкого, когда он заказывал мускатное шампанское на каждый стол. Я тогда ещё удивилась, какой щедрый московский гость. А потом он неожиданно оказался передо мной на танцевальной площадке – как и все, веселился, был в хорошем настроении. Позже, когда отвернулась на секунду от него, уже увидела, что он лежит на полу…

Я ничего не поняла из того происшествия. Слышала только злые слова от какой-то женщины, которая склонилась над ним, но не оказывала ему никакой помощи, а только упрекала, что он тратит деньги на своих женщин лёгкого поведения, что не смотрит семью, не заботится о сыне.

Это я потом поняла, что это была его бывшая жена, которая приехала вместе с ним в Крым, чтобы отдохнуть, и что они были в разводе около десяти лет. И ещё узнала, что не сам Анатолий, а от его имени щедро угощал шампанским всех присутствующих Рафаэль Халфин, перед этим обойдя не один десяток человек, собирая «под него» деньги. Грязная, неприятная история, не хочется вспоминать о ней…

– Надежда, а миллион откуда взялся? Вы стали инвестором?

Снова смеётся, поясняет:

– Если интересно, расскажу. У меня в Крыму были три небольшие гостиницы. В начале 2000-х я их продала и вложила эти деньги в проект Юницкого. В том числе и в финансирование разработки второго поколения технологии. Это было после Озёр, и после второго «пришествия» Капитонова. Если бы сегодня продала те гостиницы, то это составило бы больше миллиона долларов. Без этого финансирования мы бы не выжили, а так удалось проработать три года. Конструкторское бюро тогда размещалось у нас в доме в Москве. Для этого мы отвели две комнаты. Поэтому я инвестировала как хозяйка дома, даже в ущерб семье. А потом пошло финансирование из Хабаровска и Ханты-Мансийска.

– Теперь стало всё на место. Вернёмся к Анатолию.

– Да... Анатолий ко мне приехал через месяц. Я и не подозревала о его приезде. А он даже не знал моего имени, только пояснял тем, у кого расспрашивал обо мне, что разыскивает ту девушку, которая на дискотеке прыгала выше всех. Вот и допрыгалась, что называется.

Когда он разыскал меня, я очень удивилась. Вот тогда и рассказал мне о своих ударах судьбы. Я предложила прогуляться по городу.

– Лучше ты приезжай ко мне в Москву, – предложил Анатолий, – столицу тебе покажу. А с Саками как-нибудь потом познакомишь.

– Хорошо, тем более, что я собираюсь навестить своих знакомых и друзей, – ответила я, – и тебя навещу.

Перед Новым, 2000-м, годом я приехала в Москву. После того, как погостила у своих друзей, позвонила Анатолию. Он на то время снимал квартиру по улице Ивановской, недалеко от гостиницы «Молодёжная». Квартира была трёхкомнатная, но все комнаты проходные, как вагон поезда. В одной комнате находились его папки с изобретениями и чертежами, вторая пустовала, а в третьей был телевизор и пара кресел.

Погостила у него, собиралась уезжать, а он заявил мне:

– Не хочу тебя отпускать. Оставайся. У меня впереди много дел, и одному не справиться.

А в то время Анатолий искал инвесторов для реализации своего проекта по струнным дорогам. Сначала вышел на него посол Малайзии, несколько раз встречались, обсуждали вопросы сотрудничества. И параллельно предлагал свои услуги Березин. Посол запросил все бумаги по «струнам», как мы понимали, надеясь «перекачать» идею, сделать своей. Малайзийские специалисты-транспортники долго ломали голову над схемами и инженерными выкладками, где не были раскрыты ноу-хау, поняли, что ничего у них не получится. Видимо, сказали, что они не могут расшифровать проект, а чтобы расшифровать его технологию, нужно лет десять и очень-очень много денег. Юницкий, как тот Леонардо Да Винчи, зашифровал всю глубину идеи и смысл, а оставил на поверхности только намёки.

Посол возвратил папки, пояснив безнадёжность сотрудничества.

Тогда Анатолий и сказал Березину: «Давай вместе осуществлять проект».

А потом неожиданный телефонный звонок: «Надя, я лежу на проспекте со сломанной ногой, приезжай…»

А после этого генерал Лебедь заинтересовался СТЮ, предложил свои услуги – строительство опытного полигона в подмосковных Озёрах. Построили, а для продолжения работ над струнным транспортом нужны были ещё большие деньги.

Пообещал Лебедь заказать скоростную струнную дорогу «Красноярск – Норильск», даже заключили предварительный договор. Но центральное телевидение дало репортаж об успешном испытании «дороги на струнах» в городе Озёры раньше времени: на один день раньше приезда Лебедя. За что сильно тогда обиделся на Юницкого, хотя Толиной вины в этом и не было – обманули журналисты. Помнит Юницкий и слова Лебедя в тот вечер: «Кому нужен вчерашний снег?» и «Чем больше я узнаю людей, тем больше мне нравятся собаки». Всё одно к одному.

Складывалась чёрная цепочка неудач…

Скажу вот о чём. С первых рассказов о его идеях, как «в космос без ракеты», так и создание струнного транспорта, я сразу же и безоговорочно поверила ему.

Он тогда приехал ко мне в Саки с журналом «Изобретатель и рационализатор», в котором был опубликован материал. Попросил прочитать и высказать своё мнение. Как бы проверял меня, смогу ли я быть ему в будущем не только помощницей, но и единомышленником. Хотя я тогда над этим не задумывалась.

Я с детства увлекалась фантастикой, любила этот жанр литературы. Но к идее «в космос без ракеты» отнеслась не как к фантастике, а как к научному труду, подтверждённому инженерными выкладками и формулами.

– Серьёзная идея, – ознакомившись с текстом, сказала ему. – И это не фантастика. Чтобы воплотить в жизнь «колесо вокруг земного шара», нужна добрая воля всех людей.

– Согласен, – посерьёзнел он, – на это может уйти не одно десятилетие. Но у меня есть и другой проект. Струнные дороги. Пассажирские юнибусы и грузовые юникары, летящие над землёй по струнным рельсам со скоростью триста-пятьсот километров в час. Но об этом позже, расскажу, когда приедешь ко мне…

Считала тогда, в первые годы совместной жизни, и убеждена сегодня, что СТЮ обязательно пробьёт себе дорогу, что это будущее всего человечества. И уже Настенька заразилась идеей отца, рисует и рисует струнные эстакады и юнибусы, фантазирует, признаётся, что ей снился удивительный сон, как она каталась по струнным дорогам…

Она в шестом классе. Любит рисовать и танцевать – занимается в школе танца.

Не только я увлеклась идеей Юницкого, а заставила всех своих родственников и знакомых прочитать всё напечатанное о нём. И все они теперь с нетерпением ожидают новых публикаций, телерепортажей, информации в Интернете. С интересом отнёсся к идеям Анатолия мой двоюродный брат Николай.

…Выпала каждому из нас своя дорога, но все они сходятся в одну, и идти нам по ней, сколько хватит жизненных сил и энергии. А потом идти по ней нашим детям и внукам.

Рассказ Тамары Юницкой

– Приезжай, Анатоль, ко мне, – позвонил мне в Гомель Юницкий, – в гости приехала сестра – Тамара. Она больше меня помнит о том времени, и тебе будет интересно её послушать…

На следующий день я переступил порог Толиной московской квартиры по Нагатинской улице.

Улыбаясь, меня встретила невысокого роста блондинка, подала руку:

– Тамара.

Толя высокий, а сестра намного ниже его, в глазах искорки заинтересованности, походка лёгкая, пружинистая. Не знал бы её возраст, дал бы ей всего тридцать или того меньше. Вглядываюсь в черты лица и вижу что-то от матери, что-то от брата, а глаза, показалось мне, отображали взгляд отца – Эдуарда Петровича.

Вечером, уединившись, мы начали с ней разговор.

Я нажал кнопку диктофона на запись…

– С чего начать свои воспоминания? – прищурилась Тамара Эдуардовна, стараясь перенестись в то далёкое время детства, в родную деревню Крюки, вспомнить чуть ли не по дням проживание на родном Полесье… – Ох, как недавно и давно всё это было. Я не строила никакой сюжетной линии, поэтому буду рассказывать эпизоды, запавшие в память.

Она снова перелистывает свои листочки, исписанные мелким почерком, одни откладывает в сторону, другие держит в руках.

– Разговор главный о моём брате, поэтому начну с него. Мы с ним были, как говорят, не разлей вода. Куда он – туда и я. Хотя он и не пускал меня в свою компанию друзей, но я всё равно старалась быть рядом с ним.

Толя вначале не любил учиться.

Когда пошёл в первый класс, первые полгода никак не мог понять, что от него требовалось. Писал в тетради не с первой страницы, а переворачивал и так и сяк – как ему нравилось, даже по диагонали листа.

Мать приходила с работы, видела его «каляки-маляки» в разных местах и рвала ту тетрадь, как испорченную.

И добилась всё же того, что он начал писать задания учительницы с первых страничек. И аккуратно. Более того, как только прошло первое полугодие, он резко изменился в своём поведении. Толя понял: лучше сделать добросовестно раз, чем несколько раз переделывать.

И во втором полугодии он начал учиться только на отлично.

Всегда останутся светлые воспоминания о нашей жизни в Крюках.

Запомнилось такое…

Мне уже пять лет, а можно было подумать, что мне чуть больше трёх. Ростом не вышла. Толе тогда было восемь, он учился во втором классе. Не помню как, но мы с Толей дома начали заниматься акробатикой.

Он с детства любил брать меня на руки и подбрасывать. Мне это очень нравилось.

Толя изображал из себя силового акробата, а я изгибалась на его руках, делала «шпагат», крутилась колесом. Однажды увидела наши занятия учительница и предложила:

– А вы в школе покажите свои этюды.

Когда был школьный концерт художественной самодеятельности, включили и наш номер. Ведущий объявлял:

– С акробатическим этюдом выступают брат и сестра Юницкие – Анатолий и Тамара.

Я, как помню, нисколечко не волновалась. И не боялась, когда меня брат подбрасывал вверх. Даже и страховки никакой мы не применяли. И был первый оглушительный успех – нас поздравляли все, кто был в зале. Мать сидела и только с восторгом смотрела на нас, а в глазах – слёзы радости. Она от волнения не могла встать с места.

А когда проходил районный смотр художественной самодеятельности, нас включили в общую программу. Концерт проходил в Комарине, в Доме культуры. Мне тогда зал показался огромным и просторным, как в театре. Выступали взрослые коллективы. Когда очередь дошла и до нас и ведущий объявил о нашем выступлении, мы легко выбежали на сцену, раскланялись.

Волнения никакого не было. Мы уже сотни раз проделывали одно и то же, и поэтому и тут легко, без особого напряжения, исполнили свой номер. Зал молчал, зал смотрел на детское выступление, казалось, равнодушно, не проявляя особого интереса. И нам казалось, что

нет никакой сцены, нет зрителей, а мы просто репетируем номер у себя во дворе, и никто нам не мешает.

Но когда я соскочила со спины брата, сделала несколько шагов к краю сцены и низко поклонилась, зал взорвался аплодисментами. Все встали и громко аплодировали. Наше выступление понравилось зрителям.

Вот тогда я получила первую в жизни грамоту. Это и было, как оказалось, началом моего пути в акробатическую сферу деятельности. Кроме грамот, нам потом вручили ценные подарки. Толику – лото, в которое входили маленькие бочоночки, а мне…

Мне же подарили набор акварельных красок. Да не простых, дешёвых, а в деревянной огромной коробке.

Радости моей не было предела. Я всегда удивлялась эрудиции брата, не могла понять, откуда у него такие познания в разных областях науки.

Мать не могла прожить без земли. Она и там, на целине в Казахстане, брала участок, обрабатывала его. Каждый год на новом месте – настолько бедная там земля, больше одного урожая дать не могла. Мы помогали маме. На огород она могла пойти только тогда, когда работала в ночные смены. Была бригадиром конвейера, по которому круглосуточно подавался уголь в городскую котельную. У неё в подчинении были люди.

Мы идём по степи под палящим солнцем, часа два-три, чтобы полить огород. А воду давали только в определённое время. Толя был неплохим слесарем – подвёл к нашему огороду трубы. Мы приходили и включали кран.

Дорога долгая – от посёлка Никольский, где мы тогда жили, – около пятнадцати километров. А огород от Джезказгана – всего около двух километров. Мы идём с Толиком, а я забрасываю его вопросами:

– Толя, а почему под нашими ногами камешки такие гладкие, отшлифованные?

– Потому что на этом месте было когда-то море. Как и наши Крюки – на дне моря Геродота.

Я не понимала, как это может быть – вокруг горы, возвышенности, как же могло быть море? Он снова и снова пояснял мне, откуда произошла жизнь на земле, как вымирали динозавры.

– Ладно, – соглашалась я, до конца не понимая его ответ, – земля, суша, реки, а что находится за облаками? Выше облаков?

– Там – Вселенная, космос. Там – бесконечность.

– Как – бесконечность? Не понимаю.

– Там нет ни начала, ни конца… Когда мы сядем с тобой в ракету и отправимся в путешествие по космосу, то будем лететь миллиарды и триллионы лет и не долетим до конца. Потому что конца и нет.

Я замолкаю. Мне ничего не понятно. И задавать снова и снова вопросы – всё равно не пойму ответы. Толя в седьмом классе, а мне он казался таким эрудированным и всезнающим человеком, что умнее его не было на свете. И тогда я спрашиваю у него:

– Толик, а откуда ты это всё знаешь?

Он пожимает плечами, прижимает меня к себе, отвечает:

– Книги надо читать, в них много интересного изложено.

Толя начал ходить в клуб юных космонавтов – делал ракеты. Он так увлёкся космосом, ракетостроением, что и дня не мог прожить без своего увлечения. Он брал пористую коричневую (тонкую, почти папиросную) бумагу, пропитывал её клеем и делал из этих заготовок реактивные двигатели, стабилизаторы, обтекатели, а сами корпуса ракет склеивал из ватмана.

Если он занят ракетами, к нему лучше не подходить. И если я, делая уборку в комнате, не дай бог, сдвину хотя бы на миллиметр его бумагу, получу по первое число. Я его тогда не узнавала – он преображался, становился другим человеком и был далеко, наверное, от наших земных забот.

Он делал для ракеты три ступени. На аптечных весах с точностью до миллиграмма взвешивал приготовленный по его рецепту чёрный дымный порох, заправлял им ракету. Для этого он изготовил специальное приспособление, потому что двигатель можно заправить только трамбованием пороха, причём для заданного режима горения твёрдого топлива в нём должен быть сформирован специально рассчитанный воздушный канал. Неправильно заправишь топливом – ракета либо взорвётся, либо не взлетит, так как порох будет гореть так медленно, что не даст нужной тяги.

Он уже умел правильно рассчитать траекторию полёта, чтобы потом попасть в намеченный квадрат земли.

Вы видели когда-нибудь, чтобы летал над головой карандаш? Да, да, обычный карандаш. И я не видела до той поры, пока мне это не продемонстрировал мой брат. Он однажды спросил у меня:

– Тамара, а карандаши могут летать?

Я с недоумением посмотрела на него:

– Карандашами рисуют и пишут, как же они могут летать?

Толик взял со стола карандаш, показал мне:

– Вот он и может летать, не веришь?

Поднёс горящую спичку к кончику карандаша – и тот сразу же зашипел, «ожил». Толя положил его на ладонь. Карандаш оторвался от ладони, взмыл вверх. И он полетел не прямо, а начал кружиться и летать над нашими головами. С «хвостового оперенья» летели искры, падали на пол, на наши головы.

Я удивлённо смотрела на летающий карандаш, а потом начала кричать от страха, что он может попасть в занавески и зажечь их.

Карандаш упал на стол, перестав издавать шипящие звуки.

– Не говори только маме, – попросил он, – она нас не поймёт…

Я выполнила его просьбу – не хотела и мать злить, и брата подвести.

– А сейчас пошли на балкон, – предложил Анатолий. – Будем ракету запускать.

Через дорогу находился больничный городок. От улицы отгорожен высоким забором. Здания больницы были в четыре и в два этажа.

– Вон видишь, в центре двора находится клумба?

– Вижу – и что?

– Я запускаю вверх ракету. Она будет подниматься в небо ровно тридцать секунд. А потом, уже пустая и лёгкая, начнёт медленно опускаться в течение нескольких минут. И приземлится около той клумбы. Как только я подожгу её и она полетит, мы побежим туда.

Ракета взмыла в воздух. Мы выбежали на улицу. Остановились, запыхавшись, у клумбы. Я смотрела в небо и ничего не видела.

– Скоро прилетит, – успокоил меня брат, – я всё рассчитал.

И действительно – прошло менее минуты, и последняя ступень ракеты упала возле клумбы. Фантастика!

А иногда он сажал в качестве космонавта мышку, которая затем спускалась на парашюте, изготовленном из папиросной бумаги. Не могла поверить, что мой брат способен творить такие чудеса. И я гордилась им, восхищалась.

– Ура! – крикнула я и бросилась брату на шею. – Ты – гениальный конструктор!

Мы радовались вместе удачному завершению его эксперимента.

Учились с Толиком в одной школе, а потом меня перевели в 25-ю. Находились они одна от другой недалеко – через площадь. Учился Толик всегда отлично. Помню даже, как учителя математики, физики и химии ставили ему за ответы нестандартные оценки – 5+5+5+++. Если бы не его сверхпринципиальность и сверхчестность, закончил бы школу с золотой медалью.

Он побеждал в технических конкурсах школы, потом района. А когда проходил областной конкурс изобретателей, решил удивить всех.

Старт ракеты с космодрома, спроектированного и построенного юным изобретателем, Толя определил на детской площадке. Собралась детвора, с интересом ребятишки смотрели на то, как готовил к запуску ракету.

А членов областного жюри попросил собраться возле входа в школу. Он даже обозначил квадрат – десять на десять метров, куда и долж-

на была приземлиться его ракета. Члены жюри недоверчиво переглянулись – не верили, что юный конструктор способен на такую точность. Я стояла, как и приказал мне брат, рядом с учителями и членами жюри. Они даже не знали, откуда будет лететь ракета. Я же была уверена в успехе брата.

Намеченное время старта приближалось, и все поглядывали на свои часы. Ровно в десять ракета должна опуститься в квадрат. Оставалось пять минут, три, две, одна… В намеченное время в воздухе показался парашют, на котором спускалась третья ступень ракеты. Она попала в квадрат. Восторженные аплодисменты…Тогда все зааплодировали, била в ладоши и я, радуясь такому огромному успеху своего талантливого брата.

Вот тогда и присудили ученику 10-го класса Анатолию Юницкому первое место на областной выставке детского технического и изобразительного творчества учащихся за 1965 год – наградили грамотой Джезказганского Комитета комсомола за действующую модель ракетодрома.

История струнных технологий Юницкого

с позиций ТРИЗа – Теории Решения Изобретательских Задач

Паренёк из глухой деревеньки Крюки, расположенной среди болот белорусского Полесья на Гомельщине, в шесть лет увлёкся космосом.

Он ещё ничего не знал о Константине Циолковском, не читал ничего о Фон Брауне и Сергее Королёве, и ещё не совершил свой исторический полёт первый космонавт Юрий Гагарин. Сам не зная почему, начал рисовать и конструировать ракеты.

И не только конструировать, но и запускать их «в космос». В качестве «горючего» использовал расчёски, которые горели в то время не хуже пороха, обрывки кинолент, которые выбрасывал киномеханик во время перемотки лент, готовясь к демонстрации фильма в сельском клубе.

Но лучше всего, как оказалось, подходил для этой цели немецкий бездымный порох, похожий на длинные макаронины. Он его находил в большом количестве на месте взорванного партизанами немецкого оружейного склада возле железнодорожной станции Посудово – всего в восьми километрах от родной деревни.

Это занятие было небезопасным. На месте бывшего склада оружия стояли кресты. Они были поставлены для тех любознательных мальчишек, которые пробовали разбирать найденные снаряды и мины и подрывались на них.



Скорость 500 км/час на Небесной дороге безопасна для Земной, 2011 год

Но это не останавливало юного изобретателя, хотя и понимал, что ходит каждый раз по минному полю. Старался быть очень осторожным. Походы те совершались в середине пятидесятых годов, а того паренька звали Анатолий Юницкий.

В 1962 году семья переехала в Казахстан, в город Джезказган, в поисках лучшей жизни – в своей деревне без хозяина матери с двумя детьми прожить было невозможно. Недалеко от того места, где они жили, находился космодром Байконур. И, видя, как взлетают настоящие ракеты в небо, ещё больше усилился интерес Анатолия к ним. Он уже конструировал более сложные аппараты, чем раньше. Пришлось разрабатывать технологию монтажа моделей ракет и реактивных двигателей из бумаги и клея – единственно доступного материала для школьника тех лет. Пришлось изобретать чёрный дымный порох из тех компонентов, что продавались в аптеках и хозяйственных магазинах. Когда Толя начал учиться в восьмом классе, его ракеты были уже способны подниматься в высоту на несколько километров. Были у него и свои «космонавты» – серые мышки, которые потом спускались на бумажных парашютах.

Быстро пришло к Анатолию Юницкому понимание несовершенства и недостатков ракет. И не только в его моделях. Он заметил однажды, что об очередном запуске – старте ракеты с Байконура, до которого было более двухсот километров, – можно узнать не только из завтрашних газет, а по тому, что сразу же после этого менялась погода – и не в лучшую сторону. В то время об успешном запуске сообщали утренние газеты, а когда что-то срывалось – молчали.

Приобретя начальные знания по физике и математике, участвуя в многочисленных математических олимпиадах, изучив досконально труды Циолковского, Анатолий Юницкий приступил к самостоятельному анализу ракетного пути освоения космоса. Увлёкся научной фантастикой, стал изучать научные труды зарубежных учёных и изобретателей. Он не сомневался и твёрдо верил в то, что будущее человечества – только космос.

Но его, к сожалению, ждало разочарование.

Оказалось, что энергетический КПД ракеты-носителя, если учитывать дополнительные затраты энергии на получение компонентов топлива и на сбрасываемые одноразовые элементы конструкции, ниже одного процента. Даже у паровоза КПД был выше – 15 процентов. А КПД фотонного корабля, с помощью которого фантасты бороздили просторы Вселенной, вообще оказался значительно менее одной тысячной процента. Это открытие – он сам выполнил все необходимые расчёты – ошеломило юного изобретателя.

Космические научно-технические достижения: чрезмерная мощность реактивных двигателей ракеты-носителя – порядка ста миллионов лошадиных сил; высокие скорости истечения реактивной струи – во много раз выше скорости самой быстрой пули; высокие температуры продуктов горения – в два раза выше температуры в мартеновской печи – не только не вдохновили изобретателя, а, наоборот, сильно огорчили и привели в недоумение. Ведь вся эта ракетная мощь выбрасывалась не просто в земной атмосфере, в которой мы все живём, а в наиболее ранимых и уязвимых разрежённых её верхних слоях – в озоновом слое и ионосфере.

Перед Анатолием сразу же открылись и стали понятны экологические проблемы ракетного пути освоения космоса: изменение и нарушение климата, магнитные бури, резкое похолодание или жара. Всё усугублялось чрезвычайно высокой токсичностью ракетного топлива и продуктов его горения: некоторые виды топлива оказались настолько ядовитыми, что достаточно было двух миллиграммов, чтобы убить человека – цианистый калий «отдыхает».

Ещё больше удивился Анатолий Юницкий, когда подсчитал, какую транспортную работу способна выполнить ракета-носитель.

Ведь ракета – всего лишь транспортное средство, и не более того. Средство!

Если подсчитать, применяя элементарную математику, то окажется, что за несколько десятилетий в космос, на околоземные орбиты на высотах около трёхсот километров, усилиями всего человечества выведено всего лишь около десяти тысяч тонн полезных грузов. За эти же годы такой же объём грузов и на такое же расстояние в триста километров на Земле перевезёт… всего лишь одна лошадь, запряжённая в одну-единственную телегу.

Поэтому и напрашивается парадоксальный и неутешительный вывод: все достижения современной космонавтики обеспечены одной-единственной (при этом безумно дорогой, даже не золотой, а бриллиантовой) «космической телегой». Да-да – те-ле-гой! А тащит её, опять же, бриллиантовая «космическая лошадка», которая имеет коэффициент полезного действия на порядок меньший, чем у … паровоза, и более опасной, чем самая ядовитая в мире змея. Смешно? Горько!

Так Анатолий разрушил, как говорят, собственными руками, свои же юношеские мечты о светлом будущем – космических городах, орбитальных заводах и электростанциях. Их ведь нельзя построить и потом обслуживать с помощью одной лишь «телеги». И поэтому неудивительно продолжение краха его иллюзий. Когда Юницкий через 15 лет опубликует эти свои выводы и рассуждения в советских научно-популярных журналах, им пристально заинтересуется ведомство, именуемое КГБ. Причины? Их две. Первая – он осмелился усомниться в грандиозных достижениях советской космической науки и техники. Вторая – предложил лженаучный путь неракетного освоения космоса. Но это совсем другая история, не имеющая к основной теме никакого отношения.

Анатолий ещё больше углубляет свои знания. Поступает в Тюменский инженерно-строительный институт по специальности «инженер путей сообщения (автомобильные дороги и сооружения)». В дальнейшем пригодятся полученные здесь знания по сопротивлению материалов, теории упругости, теоретической механике, строительной механике, физике, высшей математике, проектированию висячих и вантовых мостов, теории механизмов и машин и многое другое.

Для студента Юницкого открылись величайшие возможности для исследований. Он начинает понимать, что наиболее экологически чистый способ выхода в космос с поверхности планеты – использование в качестве движителя внутренних сил космической транспортной системы, так называемого принципа «Барона Мюнхгаузена». Всем известно, что находчивый барон поднял себя и коня над болотом, потянув себя за собственную косичку.

Казалось бы, фантастика, сказка, и этот принцип практически нереализуем. Но Анатолий именно в этом и увидел главное преимущество – этот принцип хорош тем, что транспортная система «Мюнхгаузен – конь», поднимаясь вверх, не опиралась на внешнюю среду и поэтому никак не могла взаимодействовать с ней, то есть была абсолютно экологически чистой по отношению к этой среде.

Здесь, правда, есть одна оговорка. Барон не учился в советской школе и поэтому не мог знать, что он нарушил один из законов сохранения: нельзя за счёт внутренних сил системы переместить центр масс системы в пространстве. Мы же знаем, что барон мог только оторвать себе косичку или сломать руку, но никак не смог бы поднять (вытащить из болота) себя и коня.

Но, выйдя за рамки простого обывателя, Анатолий Юницкий спросил себя: «А что будет, если транспортная система выйдет в космос, а её центр масс при этом останется на месте, то есть на Земле?» И тут же пришёл к нему ответ: «Тогда не будет запрета на использование внутренних сил системы, и после этого уже можно будет создать самый экологически чистый космический транспорт».

На первый взгляд кажется, что у этой задачи нет решения. Но – по Юницкому – оно есть, и оно даже очень и очень простое. Космический аппарат необходимо сделать не в виде ракеты, а в форме кольца. А кольцо это надето на Земной шар. Оно может увеличиваться в диаметре и достигать высоты триста километров и более, для чего необходимо его растянуть примерно на пять процентов, ведь начальный диаметр кольца равен диаметру планеты – 12 756 километров.

В обоих случаях – кольцо лежит на поверхности планеты или кольцо находится на орбите – центр масс транспортной системы будет совпадать с центром масс планеты, и относительно неё он перемещаться не будет.

Возникает вопрос: а как же увеличить диаметр кольца? Можно, к примеру, его надуть, как воздушный шарик. Правда, давление газа в этом случае должно быть равно миллиардам атмосфер, и известно, что ни один материал стенок кольца не выдержит такого давления.

Самонесущей такая конструкция, как в одной из идей Никола Тесла, также не сможет быть, так как это будет равносильно строительству арочного моста с пролётом, равным диаметру Земли, то есть более 12 тысяч километров.

Но таких прочных материалов не существует в природе, да и сжатая чудовищными нагрузками конструкция потеряет устойчивость, так как поперечные её размеры будут бесконечно малы в сравнении с длиной.

Даже если мы допустим, что в поперечнике этот тор будет иметь размер десять метров, то отношение этого поперечного размера к длине кольца (40 000 км) будет равно 1:4000000.

Такая конструкция может быть устойчивой только в одном случае: если она будет растянута, то есть если будет струнной.

Причём эту конструкцию необходимо растянуть внутренними, а не внешними силами.

Технически это можно сделать с помощью центробежных сил, если внутри тора выполнить кольцевой вакуумный канал, охватывающий планету, внутри которого будет размещён бесконечный (также кольцевой, охватывающий планету) ротор, подвешенный магнитным полем без касания стенок.

Когда с помощью линейного электродвигателя ротор будет разогнан внутри вакуумного канала, то есть вокруг Земли, до первой космической скорости, то он станет невесомым. Если же его продолжать раскручивать дальше, то появится избыточная центробежная сила, которая будет стремиться увеличить диаметр кольца.

Если же эта сила превысит вес конструкции, то каждый погонный её метр начнёт подниматься вертикально вверх, и кольцо, бесшумно увеличиваясь в диаметре и, соответственно, растягиваясь, за пару часов займёт круговую орбиту, например, на высоте 300 километров. Подняв в космос за один рейс миллионы тонн грузов и, если это необходимо, миллионы пассажиров.

Найдя принципиальное решение, уже став инженером, Анатолий Юницкий продолжил разрабатывать конструкцию Общепланетного транспортного средства (ОТС) на инженерном и конструкторском уровне.

В 1986 году он становится членом Федерации космонавтики СССР, а в 1988 году проводит Первую международную научно-техническую конференцию «Безракетная индустриализация космоса: проблемы, идеи, проекты», где ОТС стало основным проектом будущей индустриализации космоса.

Он создаёт свою научную школу и публикует в 1995 году первую научную монографию «Струнные транспортные системы: на Земле и в космосе».

Он одержимо работает над проектом. И в это же время на него обрушивается шквал критики, недоброжелатели со всех сил стараются сбить его с избранного пути. Их главный довод нереальности проекта заключался в том, что для его осуществления – сооружения эстакады вокруг Земли, с которой и должно стартовать ОТС, – не хватит строительных материалов.

Чтобы опровергнуть их аргументы, ему пришлось заниматься оптимизацией эстакады. И это дало свой плюс. Оптимизация привела к облегчённой струнной конструкции, для сооружения которой хватило бы бетона, уложенного в плотину всего лишь одной Саяно-Шушенской ГЭС, и металла, который ушёл всего лишь в каждый двадцатый автомобиль, изготовленный на планете Земля.

Наступил следующий мысленный шаг изобретателя: «А почему бы на эту струнную эстакаду не поставить рельсовый автомобиль, а саму эстакаду не упростить до рельса-струны?»

Шаг за шагом – и так появился струнный транспорт Юницкого (СТЮ). Он предполагает два типа исполнения: навесной (рельсовый автомобиль стоит на двух струнных рельсах) и подвесной (автомобиль подвешен снизу струнной путевой структуры, состоящей из одного или двух струнных рельсов), и в пяти классах исполнения: сверхлёгкий, лёгкий, средний, тяжёлый и сверхтяжёлый для диапазона скоростей от 50 до 500 км/час.

Развитие струнных несущих конструкций привело в дальнейшем к созданию струнных мостов и эстакад, струнных взлётно-посадочных полос, струнных высотных зданий, струнного вакуумного стекла и других, самых различных струнных технологий. Потому что струнные конструкции являются универсальными и широко используются Создателем. Например, трубчатые кости нашего скелета такие прочные потому, что они выполнены струнными: одни волокна в них растянуты (предварительно напряжены), другие – сжаты.

Даже если взять весь наш материальный мир, всю нашу Вселенную – всё сводится к одной Конструкции, созданной Богом: она собрана из квантовых струн.

Об истории холдинга

История холдинга «Струнные технологии Юницкого» – это, прежде всего, история жизни его основателя – Анатолия Юницкого.

Он, как говорится, начинал с нуля и чистого листа. Возводил в уме, а потом и на бумаге свои идеи и конструкции, просиживая над своим детищем дни и ночи, добиваясь точности инженерных решений.

Как говорят, время – деньги, время – бесценный опыт, который не купишь ни за какие деньги. Более тридцати лет за его спиной практической работы космического инженера, столько лет он обращается к человечеству и говорит:

«Люди! Посмотрите и убедитесь, какое это уникальное отраслеобразующее направление в транспортной сфере!

Другого, более удобного и дешёвого никто не придумал. Никто! Оно безопасное и не выбрасывает в атмосферу никаких вредных веществ! Мы продлим свою жизнь на десятки лет!..»

Его творческий и жизненный путь не был усыпан розами. Как не был усыпан и у Джордано Бруно, которого сожгли на костре, на Площади цветов в Риме; или у Константина Циолковского, этого глуховатого «деревенского дурачка» из Калуги, которым занималось НКВД, и он чудом остался жив; или у Сергея Королёва, «врага народа», отсидевшего почти два года в одиночной камере, а затем четыре года отпахавшего на Колыме землеройным рабочим... Да разве можно перечислить имена всех тех новаторов, кто оставил свое имя в истории, но был гоним властями при жизни.

И происходило это не потому, что все их новшества или они сами были плохими и совершали какие-то нехорошие дела. Отнюдь нет. Их вина была только в том, что они обгоняли своё время и занимались тем делом, которое не воспринималось ни властью, ни простым обывателем.

При этом они были «виноватыми» лишь только до определённого времени, пока их изобретения не входили в жизнь и не становились обыденными и привычными. И тогда, ещё гонимые вчера, они становились востребованными и нужными всем сегодня, даже тогда, когда их уже не было в живых… Парадокс и несправедливость.

Струнные технологии

Услышав или прочитав эти два слова, читатель засомневается в правильности их сочетания: струны и технология. Струны – это часть музыкального инструмента, а технологии…

И будет ломать голову, сомневаться даже в самой идее. И напрасно.

– Мы сегодня находимся на той стадии, когда нужно не сомневаться, а принимать как данность, – отвечает скептикам Анатолий Юницкий. – Мы скоро выйдем на мировой рынок с серийной и сертифицированной продукцией. А она не имеет аналогов в мире. «Струнные транспортные технологии» – это продукция, имеющая на порядок более высокие потребительские качества, чем обычные дороги, поэтому может быть востребована в любой стране. «RSW» – Rail Sky Way, «Рельсовая небесная дорога» – это продукция, имеющая нишу на мировом рынке, которая оценивается в триллионы долларов. Поэтому в этой сфере хватит места всем тем, кто уже стал или станет нашим инвестором и кто хочет на этом не только честно заработать, но и оставить своё имя в истории.

История холдинга, описанная ниже, пусть послужит примером или уроком тем, кто берётся за разработку сложнейших технологических задач, думая и веря в то, что его идея будет принята на «ура», что его везде будут встречать с распростёртыми объятиями. Отбросьте иллюзии, наберитесь терпения и стойкости, отправляясь в этот трудный путь.

Когда-то Форд собирал свой первый автомобильчик в сарае. Но перед этим он истратил сотни и сотни листов бумаги, нанося на них первые рабочие чертежи. И родился первый автомобиль.

Так сейчас и у «RSW». Чтобы идею струнного транспорта воплотить в жизнь, нужно было показать на бумаге – в чертежах, а потом изложить до мельчайших подробностей весь спектр подвижного состава – как пассажирского, так и грузового. Городского и сельского, грузового и междугороднего, низкоскоростного и высокоскоростного.

Кстати, своего высокоскоростного транспорта никогда ещё в России не было, так как это чрезвычайно сложно осуществить.

Ко всему перечисленному выше нужно присоединить ещё и весь спектр принципиально новой путевой структуры «второго уровня» и соответствующей инфраструктуры. Это не под силу одному человеку. Этим должен заниматься научный центр, специалисты высокого уровня.

Несмотря на все трудности и проблемы, которые встречались на каждом шагу в процессе работы, задача перед коллективом единомышленников стояла одна – двигаться только вперёд. Первый этап капитализации технологии – народное акционирование.

Что это даст?

Созданные в 2013 году в Великобритании, в Лондоне, частные компании с названием технологии «Rail Sky way» (RSW), по каждому материку – Евразия, Америка, Африка, Австралия и Океания – своя компания, не будут зависеть от какого-то конкретного чиновника или от одного из олигархов, у которых свои специфические планы на будущее.

Успех «RSW» теперь будет зависеть от каждого, взятого в отдельности, человека. От миллионов людей. И каждый из них может решать самостоятельно: можно ли доверить холдингу свои кровные деньги и не обманет ли он под видом создания крупного международного бизнеса, строя очередную банальную «финансовую пирамиду»?

Чтобы глубже вникнуть в суть проблемы, нам необходимо вернуться назад – в 1976 – 1988 годы…

Идея Общепланетного транспортного средства (ОТС) пришла к Анатолию в 1976 году. И натолкнул его на эту идею не кто иной, как барон Мюнхгаузен. Да, да, не удивляйтесь и не улыбайтесь.

И именно тот эпизод подсказал, когда уважаемый барон сам себя вытащил из болота за волосы. Позже Анатолий назовёт свою идею «принцип барона Мюнхгаузена».

Идея заключалась в том, что в ближний космос можно выйти и без ракеты, которая наносит непоправимый вред экологии планеты и всему человечеству. Он категорически против ракет. Утверждает, что с поверхности Земли в космос можно выйти и за счёт внутренних сил системы, то есть наиболее экологически чистым способом, не противореча ни одному из законов физики. Что это решение абсолютно корректно с научной точки зрения.

Скептики и Фома Неверующий скажут: «Да абсурд всё это… Ну, барон мог себя вытащить из болота, взявшись за свои собственные волосы, он же большой фантазёр и выдумщик.

А попробуйте вы себя поднять хотя бы на миллиметр от земли, что получится? То-то…» И будет прав скептик в своём ограниченном мышлении.

Анатолий Юницкий по первому образованию инженер путей сообщения – закончил Белорусский политехнический институт. Тогда, после института и службы в армии, он работал в Гомельском дорожно-строительном тресте старшим, а затем ведущим инженером. Ему в ту пору было двадцать семь лет.

Вот именно с той поры и начался отсчёт нового периода в его жизни – работа над струнным транспортом. Он потом так и назовёт своё детище – «Струнный транспорт Юницкого (СТЮ)», так как Общепланетное транспортное средство (ОТС) является максимально возможным на Земле (по размерам) вариантом реализации струнной транспортной системы, эстакада которой должна опоясать планету по одной из параллелей, а лучше всего по экватору.

Он и жил, и «болел» космосом и этим изобретением. Но огромным желанием и мечтой было, чтобы об этом узнал мир. И не только узнал, но и реализовал его идею. Для начала нужно было получить авторское свидетельство на изобретение ОТС. Ткнулся в одни двери – отказ. Постучался в другие – от ворот поворот. Все заявки возвращались по одной причине – как неправильно оформленные. И тогда к нему пришла мысль: у него не хватает знаний в области изобретательства и патентоведения. Поэтому в 1977 году он перешёл работать в единственный в Гомеле академический институт – Институт механики металлополимерных систем Академии наук Белорусской ССР. Там и получил дополнительное образование и знания.

А потом стал начальником патентно-лицензионного отдела Института и консультантом областного Совета Всесоюзного Общества изобретателей и рационализаторов. И за десятилетие помог более чем тысяче человек стать изобретателями.

Казалось, всё теперь у него в руках. Он уже был не новичок, знал, как правильно оформлять заявки, как спорить с теми, от кого зависело принять или отклонить заявку. Он опять пошёл по тем кабинетам, в которых ему было отказано. И результат получился прежний: авторское свидетельство на ОТС ему не выдали. Отводя глаза, мямлили что-то о том, что его идея интересна, но… Глядя на него, чуть ли не крутили пальцем у виска.

И тогда он понял: в СССР не любили изобретателей-одиночек, тем более, когда они предлагали какие-то крупные разработки.

В то же время он стал автором более пятидесяти «служебных» изобретений. Около тридцати из них были использованы в народном хозяйстве, и экономический эффект от этого превысил 100 миллио-

нов рублей. Выплачивались вознаграждения, иногда по максимуму – 20 тысяч рублей. Четырежды стал лучшим изобретателем Института по итогам года – в период 1979 – 1988 годов. Оказывал практическую помощь изобретателям Гомельской области в получении авторских свидетельств СССР: оформил сам или помог оформить около двух тысяч заявок на изобретения.

В этот же период Институт стал лидером в патентно-изобретательской работе в СССР. В Институт со всей страны приезжали учиться и перенимать опыт, о чём неоднократно писала центральная пресса.

Чтобы защитить приоритет и авторство в струнных технологиях, в 1982 году опубликовал свои первые работы по данному направлению – «Пересадочная, космическая, кольцевая» – во всесоюзных журналах «Изобретатель и рационализатор» (№ 4) и «Техника – молодёжи» (№ 6).

Поскольку личные заявки на крупные изобретения шли через закрытый отдел патентного ведомства СССР (ВНИИГПЭ), то против редакций этих журналов и автора публикаций были поданы иски в различные суды в Москве и Гомеле. Автор, как оказалось, вмешался в святые святых – ведомство, которое не впускало в свои сферы изобретателей без своего согласия. А он на весь земной шар раскрывал секреты своих новых типов летательных аппаратов, энергетических установок, вооружений и даже «антиСОИ», альтернативу американской Стратегической оборонной инициативе. Впору крикнуть: караул, раскрывает секреты нашего ведомства! Наказать его! А на свои изобретения – более тридцати «неслужебных» заявок – он не получил ни одного авторского свидетельства!

Анатолий Юницкий в 1986 году стал членом Федерации космонавтики СССР (секция «Неракетные космические транспортные системы»), а в апреле 1988 года организовал и провёл в городе Гомеле совместно с Федерацией космонавтики СССР и Всесоюзным обществом «Знание» Первую научно-техническую конференцию «Безракетная индустриализация космоса: проблемы, идеи, проекты». В ней приняли участие более пятисот человек.

В том же году, по заказу Госкино СССР, киностудия «Беларусьфильм» сняла тридцатиминутный научно-популярный фильм «В небо на колесе»: о программе неракетной индустриализации космоса и её авторе. Фильм демонстрировался в кинотеатрах СССР и за рубежом.

В мае этого же года, получив грант Советского Фонда мира в размере 150 тысяч рублей (около 200 тысяч долларов США), при активной поддержке Федерации космонавтики СССР и с разрешения Совета

Министров БССР, Анатолий Юницкий создаёт, второй по счёту в Беларуси, Центр научно-технического творчества молодёжи под названием «Звёздный мир».

Это была первая организационная структура, созданная автором для разработки струнных технологий и для финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по ним за счёт собственной хозяйственной деятельности. В том же году молодой коллектив Центра реализовал более десяти своих разработок, заработав на этом около двух миллионов рублей. Наиболее крупная из них – кормоуборочный комбайн, который всего в течение девяти месяцев был спроектирован, изготовлен и испытан. На это ушло около двадцати тысяч рублей.

В тот же период в Гомеле завершалось создание государственного комбайна. Когда начали его испытывать, оказалось, что он показал в два раза меньшую производительность, чем комбайн Юницкого. А он создавался государством и градообразующим предприятием «Гомсельмаш» да ещё при непосредственной поддержке Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачёва. В течение пяти лет над этим комбайном трудилось более чем пятьсот конструкторов. И что в итоге? На создание его было затрачено, вместе с покупкой лицензии за рубежом, более 50 (!) миллионов полновесных советских рублей.

Всё это чиновники советской власти позднее припомнят ему.

В то время Анатолий Юницкий работал как энтузиаст-одиночка. Этот период считает наиболее важным в разработке струнных технологий. Не имея реальной поддержки ни от кого, в том числе в своей семье, он заложил основу СТЮ, который «отпочковался» от ОТС как самостоятельное направление (путевая структура СТЮ – это разновидность струнной эстакады для ОТС).

Более десяти лет непонимания, насмешек и преследований не только не сломили, а, наоборот, заставили его учиться и получить дополнительные знания по многим научным направлениям. Пришлось овладеть многими смежными профессиями, чтобы выполнить качественно многочисленные инженерные расчёты и технико-экономические анализы. Вместе с этим приходилось оптимизировать все составные элементы принципиально новой транспортной системы «второго уровня», находить нестандартные изобретательские решения по всем её основным узлам и разработать новые транспортные стандарты.

Он освоил теорию решения изобретательских задач (ТРИЗ) и получил огромный практический опыт, например, аналогичный опыту, который получил в своё время Эйнштейн, поработав несколько лет в патентном ведомстве Швейцарии: «Я научился там отделять зёрна

от плевел». Без этого опыта великий физик вряд ли создал бы свою теорию относительности, Без него невозможна была бы в дальнейшем и разработка струнного транспорта Юницкого.

Таким образом, несмотря ни на что, идея принципиально нового вида транспорта «второго уровня» не была заброшена изобретателем и забыта на десятилетия, как это, например, произошло с изобретением поезда на магнитном подвесе после получения в 1934 году в Германии патента на изобретение. К этой разработке компания «Сименс» приступила только в 1969 году, то есть через 35 лет, только после получения заказа от Министерства транспорта.

Вторая страница биографии и творческих мук – целое десятилетие: 1989 – 1999 годы.

В 1989 году беспартийный Анатолий Юницкий баллотировался в народные депутаты СССР по городу Гомелю. Имел все шансы победить первого секретаря обкома партии. Поэтому, чтобы не допустить этого, был задействован для атаки весь «административный ресурс» – партийные органы, прокуратура, КГБ. В «зачёт» пошло всё мыслимое и немыслимое, даже и неракетное освоение космоса, и струнный транспорт, и то, как посмели эти «рационализаторы» создать альтернативный кормоуборочный комбайн…

– Вы что, хотите оставить без работы тридцать тысяч человек на «Гомсельмаше»? – упрекали его партийные чиновники. – Придумали, понимаешь, свой молодёжный кормоуборочный комбайн! Да он через минуту поломается, а вы возомнили себя Эштейнами…

– Эйнштейнами…

– Какая разница! Дилетанты вы, самоучки. А ещё в депутаты лезете!

И заработанные к тому времени 5 миллионов рублей – большие по тем временам деньги – просто отняли. Нужно было отдавать «долги» государству, иначе уголовное дело.

Чтобы не сесть в тюрьму, пришлось оставить планы строительства полигона СТЮ и уйти из Центра «Звёздный мир». А под полигон был уже отведён участок земли в Подмосковье, и были заработаны на это деньги, но … Но от него попросту решили избавиться, итог – пришлось уйти на улицу. Потом, в последующие пятнадцать лет, государство, бандиты или «стратегические партнёры», а на поверку – те же бандиты, ещё семь раз проделывали ту же операцию – отнимали у него практически всё: деньги, земли, имущество, компании… Но, к счастью, им не удавалось отнять главного – свободы и жизни.

А ещё – созданной им интеллектуальной собственности, которая была оценена тогда независимыми оценщиками в 14 миллиардов долларов США. Неоценимый для нашего времени опыт. При этом, несмотря на отсутствие поддержки на родине, он не пытался, как многие разработчики, уехать за границу. А мог бы, приглашали. И был бы принят тем обществом как гениальный изобретатель, и за свои изобретения стал бы богатейшим человеком. Но он не сделал этого.

В 1992 году Анатолий Юницкий стал фермером. Да-да, сельскохозяйственным фермером. Получил на своей родине, в Мозырском районе Гомельской области, 32 гектара земли «в вечное пользование с правом наследования» (так было сказано в документах) – он хотел на своей земле построить полигон СТЮ и финансировать струнную науку и исследования за счёт своей сельскохозяйственной деятельности.

Правда, «вечное пользование» длилось недолго. Землю неожиданно отняли. Восторжествовала «социальная справедливость» – не должна быть у какого-то фермера-изобретателя урожайность выше, чем у соседнего колхоза.

Да и не должен он заниматься новой транспортной системой.

В сентябре 1997 года вышло постановление Администрации города Сочи № 628 «О включении инвестиционной программы «Струнные транспортные системы» А. Э. Юницкого в Федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие города-курорта Сочи на период до 2010 года»:

«…Учитывая значительные преимущества масштабного использования принципиально новой высокоскоростной струнной транспортной системы в экономике, социальной сфере, планетарной экологии по сравнению с традиционными видами транспорта… Фонду «ЮнитранСочи» выступить заказчиком по разработке пилотного проекта СТЮ по трассе «Сочи – Адлер – Красная Поляна – Энгельмановы Поляны…»

Казалось, удача начала улыбаться Анатолию. Но, к огромнейшему сожалению, из-за отсутствия реального финансирования и антипатии к проекту специалистов-транспортников это направление реализации СТЮ не получило дальнейшего развития.

Цыганка Земфира

…В октябре 1997 года Анатолий выступает с докладом «Создание струнной транспортной системы «Париж – Москва» на Международной конференции по развитию транспортного коридора «Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва».

В рекомендации конференции, в работе которой приняли участие одиннадцать министров транспорта Европы, несмотря на активное противодействие Минтранса Беларуси, записано: «По развитию новейшего вида транспорта как составляющей трансевропейских кори-

доров № 2 и № 9: «Рекомендовать изучить возможность использования разработанной в Республике Беларусь Исследовательским Центром «Юнитран» струнной транспортной системы в качестве высокоскоростной составляющей Критских транспортных коридоров».

Однако опять же из-за отсутствия у разработчика финансового, административного и лоббистского ресурсов эта поддержка не получила дальнейшего развития.

Осечка, снова осечка…

В период с 1991 по 1998 годы Юницкий создаёт несколько небольших коммерческих компаний в Беларуси и в Москве, из прибыли которых финансирует разработку СТЮ.

…В Москве, естественно, его никто не ждал.

Не к кому и некуда было ему идти. Он вспомнил рассказы отца о своём беспризорном детстве, как ночевал на вокзалах, как переезжал из одного города в другой, жил впроголодь, без одежды и обуви. Неужели всё повторялось? Так на роду написано? И кто виноват в этом? Те, кто народом правит, кто указывает, какой идти правильной дорогой? Или это Господь послал такое испытание, чтобы проверить меня на стойкость?

На вокзале ночёвка бесплатная, можно прислониться к стенке и продремать всю ночь. Сегодня на Белорусском вокзале, завтра – на Курском… Питался салатиками из одуванчиков, которые собирал в Коломенском парке. На трамвае ездил «зайцем», и когда его высаживали и пытались сдать милиции, показывал свои публикации: «Я – изобретатель, откуда у изобретателя в нашей стране могут быть деньги?»

Прогуливался по улице. Остановился у подъезда жилого дома. Услышал, как перед входом спорили между собой рабочие, что им не удаётся починить лифт. Предложил свои услуги. Когда-то он подавал заявку, как жил в Гомеле, на рацпредложение по улучшению работы лифта. Провозился три часа, но помог рабочим наладить механизм. Одну деталь, лишнюю, отдал им на память. На радостях покормили его своим обедом да ещё «выписали премию – три рубля».

Однажды среди ночи кто-то тронул его осторожно за плечо. На него смотрела цыганка сочувственным взглядом. В руке она держала кусок хлеба и колбасу.

– Поешь, Толя, ты совсем ослаб.

Он долго не приходил в себя, не понимал, где он и что с ним. Удивился, что женщина зовёт его по имени.

– Откуда вы знаете, как меня зовут? – спросил он, принимая от неё угощение.

Рядом с ней сидели чумазые дочь и сын, смотрели с интересом на него.

Анатолий жадно начал жевать – двое суток ничего не ел, а попрошайничать не умел, как и отец его когда-то, скитаясь, как беспризорник, по свету…

– Знаю… Как и знаю, что родителей твоего отца Эдуарда сталинские живодёры отправили на тот свет. И знаю, что отец оставил твою мать. Но ты не обижайся на него, он не виноват. Как и мать твоя не виновата. Злой рок вмешался в вашу судьбу. А он на вас висит несколько столетий и переходит от одного поколения к другому… И разорвать эту цепочку трудно. Но ты сможешь, через пятнадцать лет.

Анатолий перестал жевать, смотрел с внутренним страхом на черноволосую цыганку. Думал и удивлялся – откуда ей известны такие подробности? Спросить не осмелился.

– И в твою жизнь вмешается тот рок. И твой сын вначале станет чужим для твоего дома. Но ты счастливый человек, Толя. Твоя звезда ещё не видна на небосклоне. Ты будешь великим человеком, но не сегодня. Придёт твое время… Тебе не помогут цари и правители, у них и без тебя хватает своих проблем. Тебе поможет толока. Вашу хату в Крюках когда-то возвели толокой. Когда сельчане собрались вместе и соорудили ваше жилище. Я родилась в таборе, который находился рядом с вашей деревней. И мой отец вместе с селянами участвовал в той толоке. Но перед тем, как ты бросишь клич о своей толоке, когда будешь стучать в сердца будущих своих помощников, обязательно получи благословение у священника из ближайшего храма, около которого ты будешь жить…

Он боялся произнести хотя бы слово, внимательно слушал, что говорила незнакомка, чувствовал и знал, что такого он не услышит никогда в жизни. Она направляла его в будущее, в его будущее, обещая понимание и поддержку единомышленников. Анатолий не осмеливался даже спросить её имя.

– Утром ты не сиди здесь, а поезжай к своему знакомому, с которым ты когда-то встречался в Минске. Он поможет тебе. Это обещаю я тебе – цыганка Земфира.

Женщина поднялась и молча пошла между рядами скамеек, на которых сидели транзитные пассажиры. Не оглянулась. Рядом с ней шли её цыганчата, о чём-то громко переговариваясь между собой, размахивая руками…

Сожалел, что не успел поблагодарить за её слова и за то, что накормила и подала надежду на завтрашний день.

Через минуту она смешалась с толпой пассажиров…

Когда он хотел снова притронуться к бутерброду, увидел на своём дипломате скомканную «пятёрку». И послал-прошептал вдогонку своё запоздалое «спасибо»…

Новая эра, новое мышление

В апреле 1999 года в Сочи в рамках проекта ООН был проведён международный семинар «Устойчивое развитие населённых пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы». В работе семинара приняли участие представители Центра ООН-ХАБИТАТ, а также 31-й научно-исследовательской и проектной организации, производственных, строительных и консультационных компаний, общественных и некоммерческих организаций.

В рекомендациях семинара отмечено: «…просить Штаб-квартиру ООН-ХАБИТАТ расширить сотрудничество по Проекту СТЮ. С этой целью провести переговоры с руководством ПРООН, ЮНИДО и Глобального экологического фонда (ГЭФ) о разработке совместного пилотного проекта по внедрению струнного транспорта в других регионах России и в других заинтересованных странах…»

После такой поддержки были проведены переговоры в Вене, в штаб-квартире ЮНИДО, о необходимости дальнейшего финансирования разработки. Эта международная организация была готова выделить безвозмездно 30 миллионов долларов на строительство опытно-демонстрационной и сертификационной трассы СТЮ на территории России.

Когда же правительство (Председатель Госстроя А. Шамузахаров) официально обратилось в ЮНИДО через Министерство иностранных дел России (как это и требовалось в международных отношениях), то это Министерство, ссылаясь на заключение Министерства науки о том, что «... в России все транспортные проблемы решены, существующие дороги не загружены, поэтому нет необходимости развивать новое направление – струнный транспорт …», официально отказало Госстрою в обращении за грантом в ООН.

Как ни странно, но в это же время Министерство экономики России поддержало предложение Международного семинара, однако оно было проигнорировано МИДом. Осечка, опять осечка…

В период 1989 по 1999 годы Юницкий предпринимал многочисленные попытки заинтересовать в развитии нового направления в транспорте международные организации, а также правительства Беларуси и России. Поддержку небольшим грантом оказал только Центр ООН-ХАБИТАТ.

При этом выяснилось, что основными противниками нового вида транспорта являются как раз те, кто по долгу своей службы отвечает в государстве за его создание – Министерство науки и Министерство транспорта. Поэтому снова, уже второе десятилетие подряд приходилось вести разработку в основном за собственный счёт автора и конструктора, который к этому времени стал генеральным конструктором СТЮ.

Наступила новая эра на земле, новое тысячелетие…

…В 2002 году Фонд «Юнитран» получает второй грант ООН в размере 30 тысяч долларов по проекту № FS-RUS-02-S03 «Обеспечение устойчивого развития населённых пунктов и защита городской окружающей среды с использованием струнной транспортной системы».

От Правительства Российской Федерации проектный документ был подписан Председателем Госстроя А. Шамузафаровым, от ООН – Исполнительным директором Центра ООН-ХАБИТАТ А. Тибайджука (затем она станет заместителем Генерального Секретаря ООН).

Проект был выполнен, прошёл экспертизу и СТЮ был рекомендован к реализации.

Юницкий возвращается в Москву и в 2004 году один, без всяких «инвесторов», «партнёров» и «стратегических партнёров» создаёт компанию «Струнный транспорт Юницкого».

Сначала с уставным капиталом десять тысяч рублей. Затем перерегистрирует её в 2008 году уже с уставным капиталом 3,8 миллиарда рублей: после того, как компанию пытался захватить за 7500 рублей, то есть получить долю в 75%, Сергей Полонский – президент «Миракс-групп», на тот момент долларовый миллиардер.

...С 2004 года начинается отсчёт работы с заказчиками.

Первым заказчиком стало Министерство экономики России — оно заказало действующую модель СТЮ (масштаб 1:10) для Российской экспозиции во Всемирной выставке «ЭКСПО-2005» (г. Нагоя, Япония). Действующая модель была изготовлена, испытана и оплачена заказчиком. Однако на последнем заседании оргкомитета по подготовке к выставке (председатель оргкомитета – министр образования и науки России А. Фурсенко) научный консультант оргкомитета академик Е. Велихов безапелляционно заявил:

– Струнные дороги? Нигде в мире этого нет, а мы поедем в Японию и будем позориться? Это псевдонаука! Не бывать этому.

И вычеркнул действующую модель СТЮ из экспозиции выставки (её место затем занял полусгнивший мамонтёнок Дима, найденный в Сибири, – это, видимо, более серьёзное и более достойное достижение российской науки).

А ведь изготовлена была именно действующая физическая модель транспортной системы масштаба 1:10 – с предварительно напряжёнными струнными рельсами, анкерными опорами, пассажирскими станциями и работающим в автоматическом режиме подвижным составом (пассажирскими юнибусами, в каждом из которых был установлен даже бортовой компьютер).

При этом выпиленный из пенопласта макет Токомака (именно макет, а не физическая модель – там ведь не шёл термоядерный синтез и не было температур в десятки миллионов градусов), термоядерной электростанции будущего, которой в природе пока ещё нет и неизвестно, будет ли она когда-нибудь создана.

Он, тем не менее, и был представлен в российской экспозиции выставки. И что странно, не вызвал в Оргкомитете никаких вопросов. Почему? Ларчик просто открывался – это направление в науке уже много десятилетий курирует этот замечательный академик Велихов. И благополучно «пилит», уже лет пятьдесят на эту науку миллиарды долларов и планирует «пилить» ещё лет двадцать.

К слову, макет Токомака не является действующим. Поэтому скорее макетирование можно было отнести к псевдонауке, в то время как действующая физическая модель полностью моделирует представляемый полномасштабный объект и никак не может быть отнесена к псевдонауке.

Вывод: на всемирную выставку не должен был ехать как раз макет Токомака, так как СТЮ в природе всё же существует, и был представлен на то время не только действующими моделями, но и действующим полигоном в городе Озёры. Но…

Хождения по мукам продолжались. Эх, учёные, с великими именами учёные! Ни гордости за свою страну, ни ответственности, ни совести…

Да Бог им судья, и им воздастся, «по заслугам» воздастся… Каждый получит своё.

Краткая информация об экспертизе принципиально новой транспортной системы «Струнный транспорт Юницкого» (СТЮ)

(в хронологическом порядке)

03.04.1995 г.

После экспертизы СТЮ в Академии наук Беларуси и Белорусском государственном университете вице-президент Академии наук (и генеральный конструктор Минского автомобильного завода), академик М. Высоцкий и ректор БГУ, академик (и председатель правления Белорусского научно-технологического парка) Ф. Капуцкий обратились за

поддержкой СТЮ к Президенту Республики Беларусь А. Лукашенко: «…Очень важно своевременно выявлять и поддерживать такие комплексные научно-технические программы, которые позволили бы Республике Беларусь выдвинуться на передовые рубежи и занять в мировой экономике достойное место…»

21.03.1996 г.

Струнная транспортная система была рассмотрена и прошла экспертизу на заседании комиссии Учёного совета Петербургского государственного университета путей сообщения. Экспертизу осуществляли семь докторов и десять кандидатов технических наук (из них три академика Академии транспорта России), а также ведущие конструкторы трёх конструкторских бюро специального машиностроения. Эксперты признали актуальность, оригинальность и техническую целесообразность СТЮ и его технико-экономическую эффективность, в основе которой – переход от плоской системы железной дороги в пространственную систему.

21.02.1997 г.

Поручение Президента Республики Беларусь А. Лукашенко Премьер-министру С. Лингу: «Окажите поддержку разработчикам в завершении опытно-конструкторских работ по созданию струнной транспортной системы». Предварительно была осуществлена экспертиза СТЮ в Администрации Президента Беларуси (с привлечением специалистов из науки, промышленности и транспорта), о чём было сказано в докладной записке Президенту его помощником, доктором технических наук П. Капитула: «… Приоритет создания в Республике Беларусь скоростной транспортной системы XXI века станет для мировой общественности подтверждением наличия в республике высокого научно-технического потенциала и значительно повысит её международный рейтинг (конструкторы вносят идею о строительстве высокоскоростной магистрали «Москва – Минск – Лондон (Париж)».

10.09.1997 г.

Постановление Администрации города Сочи № 628 «О включении инвестиционной программы «Струнные транспортные системы А.Э. Юницкого в Федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие города-курорта Сочи на период до 2010 года». Предварительно СТЮ прошёл экспертизы и слушания во всех основных службах и специализированных организациях города Сочи и получил поддержку. Работы в дальнейшем не велись из-за отсутствия финансирования.

20.02.1998 г.

СТЮ прошёл экспертизу Учёного совета Русской Академии (среди экспертов – 6 академиков, 4 доктора и 2 кандидата технических наук).

Эксперты отметили глубину и высокую степень проработанности всех ключевых аспектов СТЮ, несмотря на отсутствие финансирования и реальной поддержки государством; высокий интеграционный потенциал и возможность реализации программы в сжатые сроки (в течение нескольких лет) как национальной программы, опирающейся только на собственные научно-технические силы и производственный потенциал России.

08.05.1998 г.

Письмо заместителя Министра транспорта России В. Березина № ВБ-10/310 ИС по поручению Администрации Президента и Аппарата Правительства Российской Федерации: «…На данном этапе представляется целесообразным отработать вопросы, связанные с практической реализацией проекта, в рамках Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие города-курорта Сочи на период до 2010 г.». Постановление Администрации г. Сочи от 10.09.1997 г. № 628 предусматривает проектирование и строительство СТЮ на трассе «Сочи – Адлер – Красная Поляна – Энгельмановы Поляны».

Однако из-за отсутствия финансирования по проекту работы по нему в дальнейшем не велись.

05.10.1998 г.

Письмо № 37/510-320 Премьер-министра Республики Беларусь С. Линга мэру города Москвы Ю. Лужкову «О реализации проекта создания струнной транспортной системы» в Москве.

Данное предложение в дальнейшем было заблокировано Департаментом транспорта Москвы.

24.09.1998 г.

Грант ООН по проекту № FS-RUS-98-S01 «Устойчивое развитие населённых пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы» в размере 180 000 долларов. Проект был выполнен, прошёл экспертизу и получил дальнейшее развитие (был выдан в 2002 г. ещё один грант ООН).

18.11.1999 г.

Письмо Председателя Госстроя России А. Шамузафарова Генеральному директору Организации ООН по промышленному развитию Т. Магариносу о необходимости дополнительного финансирования модельных и стендовых испытаний по СТЮ. Это предложение было принято. В дальнейшем необходимо было официальное обращение российского правительства через российский МИД, но оно было заблокировано Министерством науки России.

19.01.2000 г.

Письмо Заместителя Генерального Секретаря ООН К. Тепфера Генеральному директору Организации ООН по промышленному развитию Т. Магариносу о необходимости дополнительного финансирования СТЮ, так как эта система обладает потенциалом с точки зрения её использования в качестве реальной альтернативы существующим видам транспорта, используемых в городе Сочи.

22.03.2000 г.

Письмо Первого заместителя министра по делам федерации и национальностей России заместителю министра иностранных дел России С. Орджоникидзе о необходимости рекомендовать UNIDO включить проект развития СТЮ в программу финансирования на текущий год.

10.02.2000 г.

Письмо Первого заместителя Председателя Госстроя России С. Круглика заместителю министра транспорта Е. Казанцеву о том, что было подготовлено положительное заключение в Министерстве экономики РФ с предложением о продвижении СТЮ по линии международных организаций UNIDO и ООН-ХАБИТАТ.

06.07.2000 г.

Приглашение генерального конструктора СТЮ А. Юницкого от заместителя Генерального Секретаря ООН К. Тёпфера и мэра города Кейптаун (ЮАР) на мировой экологический форум «Устойчивое развитие через совершенствование городского управления».

На форуме была осуществлена презентация СТЮ с действующей моделью масштаба 1:15.

Январь 2001 г.

Экспертное заключение Московского архитектурного института «По возможностям использования струнной транспортной системы в пригородно-городских перевозках пассажиров и грузов». СТЮ признан альтернативой современным транспортным системам – трамваю, автобусу и троллейбусу в городских перевозках; автобусу, железнодорожному и воздушному транспорту в межсезонных перевозках.

19.01.2001 г.

Заключение Госстроя России «О технической состоятельности проекта струнной транспортной системы Юницкого»: «…Техническая состоятельность проекта СТЮ не вызывает сомнений…

Все элементы системы в целом могут быть реализованы с применением достоверных методов расчётов, доступных материалов и проверенных практикой технологий… Заявленные эксплуатационные характеристики системы реально достижимы при расчётных затратах…».

31.01.2001 г.

Заключение Комитета по науке и высшему образованию Красноярского края «О возможности использования СТЮ для развития Красноярского края»:

«…Из-за возможных препятствий со стороны автомобильных, железнодорожных, нефтеперерабатывающих компаний необходима государственная поддержка проектов СТЮ в силу их стратегических преимуществ для экономики, промышленности и транспортного освоения России …».

19.10.2001 г.

Экспертное заключение Сибирского отделения Академии транспорта России по проекту ООН-ХАБИТАТ № FS-RUS-98-S01 «Устойчивое развитие населённых пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы»: «…СТЮ может стать полноценным дополнением к существующим видам транспорта. …Актуально использование СТЮ в Северных областях России, Сибири и Дальнего Востока, где транспортный комплекс недостаточно развит …Особого внимания заслуживает область применения СТЮ в курортных районах, которые … могут стать авангардным полигоном для широкого применения СТЮ в практике пассажирских и грузовых перевозок…»

23.10.2001 г.

Грант ООН по проекту № FS-RUS-02-S03 «Устойчивое развитие населённых пунктов и защита городской окружающей среды с использованием струнной транспортной системы» в размере 30 тысяч долларов. Проект был выполнен, прошёл экспертизу и СТЮ был рекомендован к реализации.

15.02.2002 г.

Распоряжение № 116-РГ губернатора Московской области Б. Громова «О рабочей группе по координации деятельности по созданию струнной транспортной системы»: «…Для координации деятельности по созданию транспортного кольца, связывающего аэропорты Московского авиационного узла между собой и Москвой, с использованием экологически чистой, грузопассажирской струнной транспортной системы …создать межведомственную рабочую группу…».

В рабочую группу вошли четыре министра Правительства Московской области, первый заместитель министра транспорта России и Первый заместитель Председателя Правительства Московской области.

В дальнейшем работа рабочей группы была заблокирована Министерством транспорта Московской области и до настоящего времени не состоялось ни одного заседания рабочей группы.

08.02.2002 г.

Письмо № АН-3/146-ис первого заместителя министра транспорта России А. Насонова в Министерство промышленности, науки и технологий России о формировании перечня важнейших проек-

тов НИОКР по приоритетным направлениям развития науки и техники: «…Создание новой, экологически чистой, не имеющей аналогов в мире, транспортной системы СТЮ для соединения аэропортов Московского авиационного узла («Шереметьево» – «Быково» – «Домодедово» – «Шереметьево»). Объём финансирования, всего – 42 млн. $, в т.ч. из средств федерального бюджета – 2 млн. $».

Министерство науки не выделило средств на проведение НИОКР по СТЮ и даже не ответило Минтрансу.

12.04.2002 г.

Протокол выездного совместного заседания Научно-технического совета Минтранса России, Научно-технического совета Министерства путей сообщения России и межведомственной рабочей группы по проблемам скоростного внеуличного транспорта:

«1. … Струнную транспортную систему …можно отнести к одному из новых перспективных нетрадиционных видов наземного транспорта…

4. Просить Минпромнауки России поддержать предложение Минтранса России о включении в приоритетные направления развития науки и техники в раздел «Экологически чистый и высокоскоростной наземный транспорт» проекта «О создании опытного участка струнной транспортной грузопассажирской системы» и финансировании этого проекта …».

Эта «поддержка» СТЮ так и осталась только на бумаге.

24.04.2003 г.

Заключение Московского института материаловедения и эффективных технологий (ИМЭТ): «…Привлекательными сторонами проекта СТЮ являются: обеспечение комфортности пассажиров; экологическая безопасность при эксплуатации (малошумность, сохранение окружающей среды и ландшафта); высокая скорость перемещения пассажиров и грузов; полная развязка с другими видами транспорта и коммуникациями; более низкая материалоёмкость и стоимость по сравнению с другими транспортными системами; минимальное изымание земельных площадей; возможность использования альтернативных источников энергии (электроприводов, аккумуляторов и накопителей энергии) …»

16.11.2004 г.

Письмо академика Н. Байбакова Президенту Российской Федерации В. Путину «О создании коммуникационной инфраструктуры нового поколения – базовой отрасли России»:

«…Преимущества СТЮ позволят в сжатые сроки создать принципиально новую коммуникационную инфраструктуру второго уровня, совмещённую с линиями электропередач, оптико-волоконной связи и ветряными электростанциями. Она будет более дешёвой, безопас-

ной, экологичной и долговечной в сравнении с традиционной инфраструктурой в любых регионах России – от вечной мерзлоты, тундры и болот Сибири до гор Кавказа. СТЮ сможет стать локомотивом создания динамично развивающейся экономики 21 века, также, как, например, основой роста и нормального функционирования любого живого организма является разветвлённая и здоровая кровеносная система … Нам не нужно догонять Америку. Мы можем обогнать её навсегда в принципиально новом направлении …»

19.01.2005 г.

Протокол технического совещания в администрации города Хабаровска (присутствовали: директор департамента архитектуры, строительства и землепользования; главный инженер «Дальгипротранса»; главный архитектор «Хабаровскгражданпроекта»; главный специалист по горэлектротранспорту Управления транспорта; начальник Управления архитектуры и проектных работ Министерства строительства Хабаровского края; главный архитектор Хабаровска; начальник Управления транспорта администрации города):

«…СТЮ – наиболее подходящий вариант для организации движения «второго уровня» и представляет практический интерес для организации пассажирских перевозок на территории города Хабаровска … Экспериментальный пилотный проект СТЮ явится визитной карточкой города в деле привлечения инвестиций к проектам городского развития».

26.01.2006 г.

Письмо № 51/06-СФ заместителя Председателя Комитета Государственной Думы по бюджету и налогам Е. Фёдорова заместителю министра природных ресурсов России, Национальному координатору Глобального экологического фонда (ГЭФ) В. Степанкову:

«…Реализация в Российской Федерации двух проектов Программы ООН по населённым пунктам (ООН-ХАБИТАТ) по теме «Устойчивое развитие населённых пунктов и улучшение их коммуникационной инфраструктуры с использованием струнной транспортной системы Юницкого (СТЮ)», а также проведение в рамках этих проектов испытаний на полигоне СТЮ в г. Озёры Московской области подтвердили практическую целесообразность продолжения работ по использованию СТЮ для решения транспортных проблем российских городов в условиях массовой автомобилизации…».

17.04.2006 г.

Положительное заключение Министерства природных ресурсов России по созданию типового эксплуатируемого участка струнного транспорта в городе Хабаровске за подписью заместителя министра, Национального координатора ГЭФ в России В. Степанкова.

08.05.2008 г.

Положительное заключение Федерального Экспертного Совета России о реализации проекта Программы ООН по населённым пунктам № FS-RUS-02-S03 «Обеспечение устойчивого развития населённых пунктов и защита окружающей среды при помощи СТЮ», проектные материалы по строительству первой в мире эксплуатируемой пассажирской линии СТЮ в городах России, концепцию проекта «Опытный полигон СТЮ» за подписью председателя Совета, академика Ю. Живлюка.

Заключение было направлено мэру города Москвы Ю. Лужкову от Федерального Экспертного Совета Российской Федерации.

29.08.2008 г.

Независимая экспертиза Института проблем транспорта им. Н.С. Соломенко Российской Академии наук за подписью заслуженного деятеля науки России, доктора технических наук, профессора О. Белого, заместителя директора по научной работе, доктора технических наук, профессора Ю. Искандерова, выполненная по заказу администрации ХМАО – Югры (Заключение на концепцию «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре», разработанную ООО «Струнный транспорт Юницкого»):

«…Для реализации СТЮ в ХМАО – Югре необходимо перейти от инвестиционной стадии проекта к этапу технического проектирования…».

19.02.2009 г.

Письмо № 0507-АА руководителя Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ) А. Алпатова в Правительство Российской Федерации:

«…Бизнес-план ООО «СТЮ-Дубна» разработан с учётом возможности возведения на территории ОЭЗ «Дубна» десяти промышленных участков трасс основных типов новой транспортной системы – струнного транспорта. Общие затраты, необходимые для реализации проекта, составляют 4 миллиарда рублей. Срок реализации проекта в зависимости от типа струнного транспорта составит от 1 года до 4 лет. В настоящее время на территории ОЭЗ «Дубна» выбрана площадка под строительство полигона, в том числе и участок под высокоскоростную трассу длиной 20 километров…

Федеральное агентство по управлению особыми экономическими зонами поддерживает проект создания полигона струнного транспорта в городе Дубне и со своей стороны готово оказать содействие в скорейшей его реализации…».

Эта поддержка также осталась только на бумаге, а само агентство вскоре было ликвидировано.

Те, кто ставил палки в колёса, продолжают их ставить, и нет на них никакой управы … А зря… В то же время всё чаще вспоминались Анатолию слова, сказанные Уинстоном Черчиллем: «Успех – это движение вперёд от неудачи к неудаче со всё возрастающим оптимизмом».

Инвесторы, ау!..

Недавно в разговоре с Анатолием Юницким услышал от него:

– Последнее время стала сниться Земфира, та цыганка, что на вокзале угостила меня бутербродом и сказала о толоке. И всё повторяет одну и ту же фразу: «Пора, Толя, строить твой дом, пришла пора созывать толоку!..»

Немного подумав, продолжил:

– Но помню и её совет – на это я должен получить благословение священника. В нашем храме познакомился с отцом Михаилом. Долго разговаривали с ним. Мне нужно будет прийти в храм, исповедаться перед батюшкой, причаститься к духовным дарам Христовым. Только после этого мне будет разрешено идти дальше, передо мной будет открыт путь, и я получу поддержку от Создателя. Без Него ничего не может быть начато, ничего не может быть завершено. Так сказано и в Святом Писании.

Мы молчим. Не задаю ему никаких вопросов, потому что их были тысячи, и на каждый я давно получил ответ. Просто теперь великий учёный, согласовывая свои шаги и действия с Богом и со своими предшественниками – Циолковским, Семеновичем, Тесла и другими, сверяет и оценивает свои завтрашние шаги в деле претворения в жизнь своих замыслов.

– Для чего ты пишешь эту, вторую, книгу? Была первая, где половина книги была посвящена моему отцу. О его трудном сиротском детстве, о том, как стал известным строителем. Ты взялся за написание второй, и которая касается сугубо меня, моей деятельности, и назвал «UniTsky – объединитель Неба». А потом дал новое название : **«Юницкого небесные дороги»**. Для чего? Чтобы потешить моё самолюбие? Да нет же, я сыт и вниманием к моей персоне, и отзывами великих людей и моих соратников, не это, совсем не это… Книга предназначена для тех, кто смотрит в завтрашний день. Она предназначена для микроинвесторов. А микроинвесторы – это те, которые имеют пытливый ум, просчитывают завтрашний успех или поражение, которые могут отличить правду от лжи, аферистов от истинных и честных изобретателей, увидеть в предложенном проекте общую и свою выгоду…

– Да, это так…



Станция СТЮ, 2008 год

– Моё желание и мечта: чтобы будущий инвестор, вникнув в суть этой книги, увидев в ней прямые предложения, обращённые лично к нему, услышав зов для сбора на народное «вече» – на «толоку», откликнулся, отозвался и принял непосредственное участие в реализации нашего исторического проекта. Напомню ещё раз: железные дороги в России строило не государство, а пайщики, которые, поверив в этот проект, вносили свою долю, каждый – самостоятельно.

Поэтому, переводя внимание на нас, также поверив, досконально ознакомившись с нашим предложением, микроинвестор должен воскликнуть:

– Да, я хочу участвовать в этом мероприятии – и я смогу инвестировать в технологию «Рельсовая Небесная Дорога» небольшую сумму, которой можно рискнуть и которая не отразится на моём бюджете и бюджете моей семьи! Это наше будущее, будущее наших внуков и правнуков. И, как говорил губернатор Лебедь: «Это нужно России».

Я же добавлю – это нужно всем жителям Планеты.

Прошу Юницкого пояснить подробнее о «толоке».

– На наш клич должны отозваться порядка миллиона человек – предполагаемых инвесторов. Разговор идёт о внесении в копилку

проекта от каждого по… 500 долларов. Что такое 500 долларов для каждого? Это не пирамида МММ, это не какая-нибудь афера. Это – совместный сбор тех финансов, которые дадут возможность за три года построить тестовые участки трасс, так называемые «полигоны», осуществить сертификацию и опытно-промышленную отработку грузового, городского и высокоскоростного (до 500 километров в час) междугороднего СТЮ. А потом выйти на мировой рынок и занять там достойное место, отодвинув в сторону Кока-колу, Эппл, Майкрософт, Боинг, Сименс. И каждый, кто причастен к СТЮ, по мере возрастания значимости и накопления будущих средств – прибыли, будет иметь свои дивиденды, и они во стократ покроют те первоначальные взносы в 500 долларов. Многолетний опыт и подтверждение мировых учёных, специалистов ООН, сертификаты и различные документы, подтверждающие жизнеспособность этого проекта, дают право на утверждение: мы сделаем это! И мы будем первыми! И мы войдём в историю новейшего транспорта! И мы должны собрать необходимые 500 миллионов долларов, чтобы затем проложить, «протиражировать», струнные трассы на планете общей протяжённостью в десятки миллионов километров! Я не прячусь ни за какие ширмы, не создаю подозрительные пирамиды, открыт перед людьми, чист перед ними душой и сердцем. Я даю все свои координаты и адреса, в любую секунду – днём и ночью – могу выйти на связь с любым инвестором и ответить на любой вопрос.

– «Толока» – это Большой Юнибус?

– Да, условно так. Представим, что в нашем Юнибусе тысяча вагонов, а в каждом тысяча пассажиров. Каждый пассажир – потенциальный микроинвестор. Каждый из них «покупает билет» до общей станции назначения, которую назовём условно «Успех». После того, как будут инвестированы деньги, мы высылаем каждому инвестору сертификат («билет») на пакет акций, то есть на его долю в головной компании, которая и будет получать доход и прибыль после прибытия на станцию «Успех». Время в пути – 2,5 – 3 года, то есть до сертификации транспортной системы. Всё прозрачно – я у всех на виду, как и все на виду у меня – мы постоянно отчитываемся перед каждым «толоковцем», «пайщиком» и докладываем инвесторам о ходе строительства и возведения сертификационного Центра «СТЮ». Место для него выбрали в Европе, в Литве. Там «чистое поле», то есть нет конкурентов. По этой же логике Генри Форд выбрал в своё время место для строительства своих автомобильных заводов – у американской «деревни» Детройт.

– А если кто захочет внести не 500 долларов, а значительно больше?

– Тогда, согласно формуле успеха, соответственно и получит более высокую ставку по отчислениям. Размер будущих дивидендов будет зависеть от вложенной суммы и от времени инвестирования – чем раньше придёт к нам инвестор, тем больший пакет акций он получит на ту же самую сумму.

...Через тернии, конечно же, через тернии, через поражения и победы, через непонимание и признание он шёл не только к звёздам, он шёл к своей единственной звезде, которую назвал Юнита. Это даже не звезда, и даже не созвездие, а Планета, на которой Автор чувствует себя своим, родным, где все ему рады, где его понимают и принимают, и где вся жизнь подчинена единому размеренному темпу, который он предложил и установил. Планета простому глазу не видна, но она существует, живёт.

Ещё в XVII веке известный астроном Д. Кассини наблюдал вблизи Венеры объект серповидной формы. Он принял его за спутник Венеры. А в 1740 году этот объект увидел Шорт, в 1759 – наблюдал Майер, через два года – Монтень, затем, через три года – Роткиер. Потом внезапно объект исчез. Наверное, покачиваясь вокруг точки либрации, он время от времени выходит из-за Солнечного диска и становится доступным для наблюдения.

Также в движении Венеры и Марса есть некоторые аномалии, которые легко объясняются, если предположить, что у Земли есть двойник. Непонятно почему, но эти планеты в движении по своим орбитам то опережают расчётое время, то вдруг отстают от него. И именно в те моменты, когда Марс опережает график, тогда Венера уже отстаёт от него. А потом меняются местами.

Академик Б. Доппельшваан, директор восточноевропейского института аналитической астрономии, является сторонником существования этой Антиземли. Он считает, что она существует.

Недавно американцы запустили зонд для исследования колец Сатурна, чтобы изучить солнечную активность. На короткое время приборы зонда были направлены в сторону Солнца. И неожиданно для себя сделали сенсационное открытие: стала видна новая планета солнечной системы. Они сами не поверили своему открытию. Ведь Солнечную систему изучали астрономы не одну тысячу лет. Как могли её пропустить? Новая планета оказалась несравненно ближе к Солнцу, чем Уран, Нептун и Плутон, и поэтому входит в круг ближних к нам планет. Зонд открыл вторую планету, которая вращается по орбите... Земли. Земля оказалась единственной планетой в Солнечной системе, которая имеет такого двойника.

Эта планета по своим параметрам массы, скорости и так далее является полным двойником Земли. В связи с этим она всегда находится почти точно на противоположной точке орбиты относительно нашей

планеты. Вот именно поэтому её и не могли открыть астрономы ни в древности, ни в наше время. Она всегда скрыта Солнцем, которое и поглощает полностью радиоизлучение.

Там и поселились люди, которые на Земле не причинили ей никакого вреда, и потому Антиземля приняла их, создала все условия для жизни, вернее, дала им возможность устроить быт на свой лад.

Жители этой планеты – юнитане – люди сообразительные и прогрессивные. Приняв и внедрив в жизнь планеты идеи Автора, они получили чистую и первозданную землю, которую создал перед этим Бог. Наверное, Юнита была в запасе у Творца, видимо, Он создал её невидимой и уникальной, в чём-то отличительной от Земли.

На одной из них человек проводил свои эксперименты, улучшая то, что создал Он, совершенствуя Его творение: доставал из недр земли нефть и газ, строил огромные фабрики и заводы, а их трубы выбрасывали в небо тысячи и миллионы ядовитых веществ, а они попадали в лёгкие человека, сокращали его жизнь… А то, что скапливалось в цехах производств и не могло улететь в небо, сбрасывали в реки, моря и океаны… И тогда человек уже не мог напиться в своём же колодце чистой воды.

Человек создал различные виды транспорта, пустил их по земле, под землёй, по воздуху. А чтобы это всё двигалось и перемещалось, нужно было подпитывать двигатели бензином или соляркой, и опять миллионы тонн отравляющих паров и ядовитых частиц вылетали в небо.

Тесно стало уже человеку на земле, устремился в космос, не наведя должного порядка в своём родном доме. Загадив и уничтожив природу и воду, воздух, захотел найти новые сферы обитания, чтобы и там оставить свой разрушительный след…

А Юнита не была видна до тех пор, пока не появился на земле тот, кто захотел изменить человека. Который напомнил ему о его первоначальном назначении – жить по сто-двести и более лет, дышать чистым воздухом и пить нектар из любой речки или озера, славить свою планету, воспевать её в своих стихах и песнях.

И тогда Человек-Изобретатель переселился на ту планету, о которой думал, о которой мечтал. И ему не нужна была ракета, чтобы переселиться туда, не нужна была телепортация, он просто в мгновение ока очутился на ней. И, ступив на «свою» землю, увидев всё, немало удивился, какая она совершенная.

Вдохнув первые глотки воздуха, у него закружилась голова – его лёгкие не привыкли к такой чистоте и стерильности. Глаза не могли привыкнуть к необычным краскам окружающей среды, к небу, по которому плыли чистые, без оттенков свинцовости, облака.

А когда пошёл дождь, то он не прятался от него, а подставил лицо и почувствовал, как живительная небесная влага омывает его, придаёт силы, очищает сосуды мозга от накопленных за годы от шлаков, «бляшек» и прочей ерунды…

Над ним по натянутым рельсам-струнам друг за другом проносились невиданные машины – с огромными прозрачными окнами, и не было слышно никакого грохота и стука, только птичьи голоса доносились до его слуха. Как на Луне, когда он летал в своих снах и посещал её.

Он заметил, что не было вокруг него на земле никаких дорог – ни автомобильных, ни железнодорожных, а вокруг всё зеленело и цвело. И не было видно высоких труб от предприятий, которые выбрасывали в небо ядовитые вещества.

Автор своего проекта находился на своей земле.

Увидел, что к нему приближаются два человека – мужчина и женщина. Когда поравнялись, не выдержал, поздоровавшись, спросил у них:

– Скажите, как называется ваша Планета?

Он подозревал, предчувствовал, но хотел удостовериться в своих предположениях.

– Ты как будто с луны свалился, – удивились они, глядя на незнакомца, осматривая его с ног до головы, сами были в светлых длинных плащах, у женщины развевались пшеничные волосы. – А откуда ты, извини за любопытство?

– Не с луны, я с земли свалился. Землянин я.

– А, знаем такую планету. Это там, где человек сам себя губит? – мужчина покачал сочувственно головой. – А наша планета называется Юнита. Слышал о такой?

– Краешком уха, – улыбнулся Автор. – А как вас зовут?

– Я – Адам, а жена моя – Ева. А тебя как звать-величать?

– Юницкий я. По имени – Анатолий.

– Unitsky? – посмотрел на него еще более удивлённо Адам. – Так это ты и назвал нашу землю Юнитой? Ты и есть тот объединитель или собиратель небес?

В ответ пожал плечами, не пряча улыбки.

– Тогда нам всё ясно. Значит, это ты присылал своих представителей к нам. А главный над ними твой сын – Денис? Так это ты проложил по нашей планете струнные дороги, ты нас отправил в космос на своём колесе? И сейчас прибыл к нам, чтобы убедиться, всё ли правильно сделали?

– Да, всё так. Всё так. И как вам все новшества? Нравятся?

– Да не то слово! Превосходно! Спасиб! Наша Юнита похожа на землю, и у нас есть моря и болота, низины и горы. И разные страны. Правда, между нами нет никаких границ. Разговаривать мы можем

единым языком, а чтобы почувствовать себя сыном малой родины, говорим каждый на своём, родном. У нас никогда не было войн, потому что у нас никогда не было вражды, зависти и жажды обогащения, все трудятся, и труд делится поровну.

– И никогда не бывает споров?

– Почти никогда. А если и возникают раз в тысячу лет, решаем их сообща…

– Удивительно!

«Вот о такой земле я и мечтал, видел во снах своих, призывал всех, чтобы заключить на земле вечный мир».

– А какой главный город у вас? Столица?

– У нас все главные города. А тебе, наверное, нужно попасть к своим коллегам и сыну? Так это просто. Туда ведут все дороги. Поднимись вот на эту площадку, через пять минут прибудет сюда юнибус, и он отвезёт тебя к месту назначения.

– Спасибо! – раскланялся Анатолий Юницкий.

На прощание они помахали ему рукой.

Анатолий уселся на свободное место, осмотрелся. Всё блестит, всё сияет, везде чисто, под ногами ни единой песчинки или мусоринки.

А за окном пейзаж – не оторвать глаз.

Его уже начала убаюкивать дорога, как кто-то дотронулся до плеча.

– Извините, Анатолий, что перебила ваш сон…

– Я не спал… Не извиняйтесь.

– Я – журналистка Ольга Балла. Я вас узнала, вы – Юницкий, поэтому решила за это короткое время, пока вы прибудете на место, задать вам несколько вопросов.

– Валяйте, как говорил мой старший друг Циолковский, – повернулся к ней Юницкий.

Она уселась рядом, включила диктофон.

Сама начала говорить:

– Когда я впервые это увидела, то думала, что это фантастический сон или кадры из фантастического фильма. А это были просто воздушные пути инженера Анатолия Юницкого. Над нами в воздухе несколько десятков метров над землёй, по рельсам без шпал, рельсы кажутся тонкими, как нити, что и смотреть жутковато, скользят, движутся, летят странные вагоны. Похожи они на вытянутые капли. Некоторые из них прозрачны, видно, кто находится в салоне. А скорость огромная – по земле так не ездят. А здесь происходит полёт. Но что летит? Автомобиль? Поезд? Ракета? Не угадаете. Ни то, ни другое, ни третье… Летит «Юнибус». Можно и иначе назвать – «Юнилёт». В зависимости от того, какую роль выполняет транспорт. Вообще название

у этого новшества романтичное – под стать внешнему виду: струнный транспорт. Струнный – потому что рельсы натянуты подобно струнам. Такого нет во всём мире!

От себя добавлю: и в нашей стране, к сожалению, нет. Хотя понятие «струнный транспорт» существует уже многие годы. Не просто существует – ездит по трассе, а не только по экрану монитора. С тех пор ездит, как его придумал и разработал его фактически в одиночку белорус-россиянин Анатолий Юницкий. А позже появился участок струнной дороги длиной в двести метров в подмосковных Озёрах. А дальше… А дальше – ничего.

Создатель струнного транспорта – Юницкий. Да, тот самый, от чьего имени в названии транспорта приставка юни-, сразу вызывающая в воображении и универсальность, и единение, и глобальность...– очень протестовал против того, чтобы в его детище видели некую фантастику. Ну какая фантастика, когда мы – москвичи-то уж точно – просто сегодня могли бы на этом ездить? Многие ли помнят (а газеты, между прочим, писали!), что ещё два года назад в Москве собирались строить кольцевую струнную дорогу? Она соединила бы все московские аэропорты между собой и каждый из них – с ближайшей станцией метро. К 2005-му было бы готово. Нет, не прокатимся, к сожалению, мы по воздушным рельсам.

– Почему? – спросите вы.

– По очень банальной причине, – вмешивается уже в разговор Юницкий. – Элементарнее некуда: нет денег.

– И только? Неужели только в этом дело?

– Исключительно в этом, – настаивает Анатолий.

– Но она же, дорога, может окупиться за несколько лет. А потом – прибыль, прибыль и прибыль… Не миллиарды, а триллионы долларов.

– Да-да, вы правы, но…

– Невероятно!

– И это при том, – продолжает Юницкий, – что струнный транспорт гораздо дешевле автомобильного. Дело не только в материалах и конструкциях, хотя нам действительно не надо ни шпал, ни асфальта; не нужны мосты, виадуки, насыпи... Современные дороги – автомобильные, железные – забирают самый главный ресурс: землю – от 2 до 10 гектаров на километр. Между прочим, 20 – 30 сантиметров плодородной почвы с гумусом природа нарабатывала миллионы лет. Когда строят дорогу, миллионы лет эволюции уничтожаются бульдозером в два счёта. Американцы уже закатали в асфальт территорию, равную территории Греции.

– Удивительно!

– А у нас земля идёт только под опору: меньше квадратного метра. На километр – 20 – 30 опор. Это менее одной сотой гектара. Наш транспорт не подминает под себя окружающую среду, не загрязняет ее. В освоенных наземных видах транспорта скорость движения ограничена: чем она выше, тем больше уходит энергии. А наши модули избавлены от необходимости преодолевать лишнее аэродинамическое сопротивление – бороться с «эффектом экрана», который возникает из-за близости днища машины к дорожному полотну. Мы используем стальное колесо. При высоких скоростях движения КПД у него в десятки раз выше, чем у пневматического. На преодоление сопротивления качению пневмоколёс высокоскоростному автомобилю весом 10 тонн нужно более 500 киловатт мощности. Нашему модулю – 15 киловатт. Он может развивать скорость до 500 километров в час (выше не имеет смысла – придётся входить в вакуумную трубу). Оптимальная скорость – 400 – 450 км/час. Начинать можно с 300 – 350.

– И на чем это всё движется?

– Двигатель может быть какой угодно: и электрический (кстати, самый дорогой), и внутреннего сгорания (самый дешёвый), можно на солярке, на водороде, на природном газе. Можно работать на топливных элементах или накопителях энергии. У высокоскоростного транспорта (больше 350 км/час) 95% энергии уходит в аэродинамику, поэтому я направил усилия на улучшение аэродинамики и добился этого: снизил коэффициент аэродинамического сопротивления раза в четыре по сравнению с лучшими спортивными автомобилями. Значит, мы и расход топлива уменьшаем в четыре раза. И соответственно – выхлоп, загрязнение.

При таких скоростях мы сможем ездить на работу за сотни километров, жить в чистых городах. У меня есть программа создания принципиально по-новому устроенных мегаполисов. Вдоль одноэтажных коттеджей, пересекаясь, как линии шахматной доски, через каждый, допустим, километр проходят скоростные трассы. Под ними ходят люди, растут деревья... Так можно без нагрузки на природу расселить порядка десяти миллионов человек!

И вот что ещё очень важно: он абсолютно безопасен.

Я могу утверждать: он реально безопаснее, чем все существующие виды транспорта.

– Это на тоненьких-то рельсах? На такой высоте?

– Ну вы сами подумайте. Попасть нашему модулю под колёса невозможно.

– А столкновение с птицами, способных губить самолёты?

– Птицы обычно летят на высоте метра, двух, трёх, а наш транспорт идёт на высоте 10 – 15 метров. Воробьи так высоко не поднимаются. Гуси, лебеди летят выше. Мы просто не пересекаемся с птицами.

– Хорошо, а если он упадёт? Заглохнет у него, допустим, двигатель – и он свалится вниз, а если представить себе, что дело происходит в городе и внизу – люди, дома...

– Заглохнет двигатель – машина просто остановится. Она же на железе стоит. Она устойчива. Кстати, «струна» – вовсе не тонкая проволочка, как можно подумать. Это полноценный рельс, а струной он называется только потому, что в целом натянут. На железной дороге рельс работает, как балка, на изгиб, а здесь – на растяжение и изгиб, как жёсткая нить. И этот струнный рельс не круглый в сечении, как тоже почему-то думают, а прямоугольный. Ширина – даже больше, чем у железнодорожного рельса: 100 миллиметров. Средняя высота – 250 мм, а у подвесного, монорельсового типа, – 50 мм. Вот четвертушка листа А4 – это габариты рельса. И с него так просто не сойти.

Между прочим, легче всего сходят с трассы именно автомобили: их держит на дороге только сила трения. И значительно чаще, чем поезда, которые держатся на колее гребнями на колёсных парах. Но там у каждого колеса – один гребень. А у наших модулей каждое колесо имеет два гребня – по одному с левой и правой стороны головки рельса. Кроме того, у колёс – независимая друг от друга подвеска. Имеются также противосходные боковые ролики.

– А если его сдует ветер?

– Не сдует, практически доказано. Мы продували модель транспортного модуля в аэродинамической трубе. Так вот: при скорости 250 км/час и ураганном боковом ветре (100 км/час) опрокидывающие усилия будут в пределах 100 кгс. При массе модуля более 2000 кг это не представляет никакой опасности: такое усилие не способно оторвать колесо от рельса. Кстати, высота размещения пути вообще может быть любой. Модуль может идти и на уровне земли, как трамвай.

А кроме всего прочего, подумайте и о многофункциональности: такой ни у одного транспорта нет. Струнный транспорт способен работать как коммуникационная система: по его «струнам» можно легко, без линий электропередач, передавать энергию. Можно обойтись без линий связи – зашив оптоволокно внутрь рельса-струны.

Так можно связать пространства, разделённые тысячами километров. Несколько континентов соединить сухопутной трассой. Москву – с Владивостоком, Пекином, Берлином, Лондоном, даже с Нью-Йорком.

Кстати, сырья на планете всё меньше и меньше. Его приходится возить издалека, нужно огромное количество дорог. Целые отрасли отмирают, целые регионы бедствуют из-за того, что не развита транспортная инфраструктура. Мы решили бы и эту проблему.

Я просто уверен, что струнный транспорт способен стать основой экономики наступившего века: тем же, чем для XIX столетия были

железные дороги, для XX – автомобильные. Вся промышленность строилась вокруг них: и химическая промышленность, и нефтепереработка, и множество других отраслей, вплоть до градостроительства. Автомобили создали «одноэтажную Америку» – а струнный транспорт создаст одноэтажную Россию. Его развитие приведёт к возрождению многих отраслей, создаст миллионы рабочих мест.

– Честно говоря, всё это слишком похоже на тщательно продуманную утопию.

– Да реальнее некуда! Мы всё отработали на опытном стенде в Озёрах. Мы знаем, как спроектировать и построить реальную трассу. Деньги нужны. Но денег нет.

– Вот интересно всё-таки, Анатолий Эдуардович: если послушать вас, выгоды – очевидны, а денег почему-то нет. На дешёвое – денег нет, а на дорогое – находятся. С чего бы это?

– На самом деле я прекрасно понимаю, что у людей просто мышление другое. Потому что они другим занимаются. Они сидят в своих профессиональных нишах, а это – ниша совершенно новая. Ну представьте себе: разве мог самолёт родиться в паровозном депо? Вообразите, прихожу я в паровозное депо и говорю: ребята, давайте строить самолёты! И куда они, по-вашему, меня пошлют? Вот самолёты и строили независимые энтузиасты. Их ругали, говорили: сумасшедшие, как эта штука может полететь, когда она тяжелее воздуха? Я работаю в очень похожих условиях...

Нас, правда, поддерживают отдельные чиновники: и в Минтрансе, и в Государственной Думе, и в Совете Федераций, даже в Организации Объединённых Наций. Но необходимо понимание на государственном уровне. А его нет, иначе дело давно бы уже делалось, и деньги бы вкладывались. С пользой.

– И сколько, по-вашему, конкретно потребуется денег, если что-то делать всерьёз?

– По нынешним меркам, совсем не чрезмерные: миллионов 300 долларов. И совсем небольшое время: 2,5 – 3 года для выхода на рынок транспортных услуг. Надо построить тестовые участки грузовой, городской и высокоскоростной струнных транспортных систем, суммарной протяжённостью 34 км. «Под ключ» – с соответствующим подвижным составом и всей транспортной инфраструктурой, в том числе с автоматизированными системами управления. Сертифицировать их. Только тогда пойдут заказы на адресные проекты и начнётся бизнес. Что касается финансирования, я бы считал здесь эффективным что-то типа паевого фонда или народного кредитования. У нас из-за

Мавроди и прочих строителей финансовых пирамид люди относятся к этому с недоверием, и совершенно напрасно: первые железные дороги в России тоже строили на паях.

Полезно было бы, между прочим, вспомнить, как Рузвельт выводил США из Великой депрессии, строя дороги. В результате американцы в XX веке построили более шести миллионов километров дорог, которые до сих пор – основа могущества Америки. У нас есть реальный шанс заложить основу собственного могущества.

От автора: Анатолий Юницкий – не маргинал-одиночка с завиральными идеями. Он – доктор философии транспорта, действительный член (академик) многих международных академий.

Ему принадлежит более ста изобретений и 18 научных монографий. Им создана научная, конструкторская и проектная школы. У них есть конкретные, готовые к внедрению разработки, которые можно предоставить для реализации хоть сегодня.

Они готовы проектировать и строить трассы СТЮ: низкоскоростные и высокоскоростные, грузовые, пассажирские и грузопассажирские, внутригородские, пригородные и междугородные, а ещё – пешеходные переходы, мосты и путепроводы для любых видов транспорта и паромные переправы со струнной конструкцией.

Разумеется, Юницкий пристрастен.

Попробуй не быть пристрастным, когда речь идёт о деле всей твоей жизни. Разумеется, должны быть выслушаны и другие мнения об этом весьма незаурядном предмете. Но факт есть факт: проекту СТЮ более трёх десятков лет, он и физически существует не первый год, а время вокруг «транспорта будущего» словно бы заморожено.

У людей ушли на это годы плодотворной, осмысленной жизни. Уже и будущее давно наступило – вот он, 2005-й, не в фантастике, а на календаре скоро будет и девятый, и десятый, двенадцатый, четырнадцатый уже главенствует... Еще немного, и они, годы, станут прошлым – а ничего не делается.

Струнный транспорт Юницкого никак не может прорваться из своего будущего – в наше настоящее. Вот какой парадокс.

По сей день нет ни одного построенного километра трасс СТЮ. Юницкий уверяет, что это единственный существенный недостаток его изобретения. Ещё пару лет назад писали, будто в Киеве начали строить трёхкилометровую струнную дорогу. Интересно, чем у них дело закончилось?

Очень хотелось бы, чтобы идею струнного транспорта приняло всё человечество... Надеюсь, что это произойдёт в ближайшее время.

Фантастику сделают былью студенты

Им всё под силу. Транспорт будущего опробуют на Петербурге.

Студенты предлагают улучшить жизнь в Петербурге с помощью разработки Анатолия Юницкого, доказывая эффективность альтернативного струнного транспорта.

Каким образом?

Рассказы Бредбери и других фантастов, в которых для перемещения использовались летающие омнибусы, уже давно не являются фантазиями.

Существует полностью проработанный отечественный проект новой транспортной системы – струнный транспорт Юницкого (СТЮ).

Сочетая в себе авиационную скорость, грузоподъёмность железной дороги, он имеет очень низкую себестоимость грузоперевозок. Фантастика? Нет.

Струнную транспортную систему можно строить уже сегодня, причём полностью на отечественных элементах и материалах.

Например, двухуровневые дороги.

Новая транспортная система представляет собой специальный автомобиль на стальных колёсах, который размещён на двух рельсах-струнах, установленных на опорах. Благодаря высокой ровности и жёсткости струнной путевой структуры и «второму уровню» размещения на городском СТЮ легко достижимы скорости движения 100 – 150 км/ч. Трассы могут быть многопутными, с размещением путевых структур как на общих, так и на отдельно стоящих опорах. Основу СТЮ составляют выпускаемые промышленностью стальные арматурные канаты, натянутые внутри специальных рельсов, размещённых на опорах. Это позволит на порядок снизить материалоёмкость и стоимость путевой структуры и опор по сравнению с монорельсовой дорогой и поездом на магнитном подвесе.

Подъём дороги на второй уровень примерно в 100 раз уменьшит площадь изъятия земли по сравнению с другими наземными транспортными системами. СТЮ может стать скоростной и действующей в любую погоду дорогой: ему не опасны ни сильный ветер, ни снег, ни туман, ни гололёд.

Примечательно, что разные модели струнно-рельсовых конструкций предназначены для перевозки от 1 до 50 человек в одном юнибусе, а также для транспортировки грузов до 100 т, будь то городское, междугородное или мировое сообщение.

Универсальность трасс, минимальные расходы на постройку открывают перед юнибусами почти все сферы деятельности человека: от нефтедобывающей промышленности до переправ через реки и использования в частных хозяйствах. Предполагается, что данный вид транспорта в силу своих уникальных качеств займёт в будущем лидирующее положение на рынке транспортных услуг всего мира.

Ещё одно преимущество струнного транспорта – возможность прокладки по путевой структуре линий электропередач и линий связи, в том числе оптико-волоконных.

Струнный проект выигрывает у существующих видов транспорта и других проектов за счёт своей экологичности, малозатратности, удобства и универсальности. «Почему же этот вид транспорта ещё не используется в моём городе?» – спросит любой житель мегаполиса.

Ответ очень прост: нет смелых инвесторов, готовых стать новаторами, вложить деньги сейчас и получить огромную прибыль через несколько лет.

Алексей Мадуев, студент Санкт-Петербургского государственного университета телекоммуникаций имени проф. М. А. Бонч-Бруевича, представляет, как изменят вид Петербурга современные многоуровневые скоростные дороги.

Можно подкрепить и цифрами. Например:

В 3 – 5 раз струнный транспорт Юницкого снижает расход топлива и воздействие на окружающую среду по сравнению с автотранспортом.

В 1,5 – 2 раза СТЮ снижает расход топлива и воздействие на окружающую среду по сравнению с железной дорогой.

…Студенты голосуют единогласно за проект СТЮ.

Они верят в успех «струнных дорог Анатолия Юницкого».

СТЮ на планете Юнита

…Незаметно пролетело время, и юнибус, сбавляя скорость, подъехал к перрону, где ожидал нас Денис.

– Привет, отец! – встретил сын, обнял Юницкого.

– Привет, Денис!

Следом вышла Ольга, помахала им рукой:

– До встречи!

– Она и со мной встречалась, – промолвил Денис, – о струнных дорогах вели разговор. Она серьёзный журналист, много нам помогает, часто в прессе рассказывает о «струнах». Ну, куда теперь? Ко мне в офис?

Пересели на другой транспорт, меньший по размерам, который служил для внутреннего сообщения по городу. Трасса находилась выше многоэтажных домов, а в самом городе не было ни улиц, ни дорог – только сплошная зелёная зона. Люди ходили по широким тротуарам и дорожкам. Не видно машин – ни грузовых, ни легковых.

Единственный транспорт – велосипеды. На них ездили или катались взрослые и дети. Для этого были отведены определённые дороги.

Вышли из юнибуса и перешли на вершину высотного здания – на площадку, на которой под открытым небом и под навесом находились что-то вроде киосков и магазинчиков, кафе со столиками, диваны для отдыха.

– Это здание почти всё принадлежит нам, – пояснил Денис. – С пятого этажа по двадцатый. Мы находимся на тридцать седьмом, на самой верхотуре. Посмотри, какой прекрасный вид открывается отсюда.

Они подошли к ограждению, остановились. В голубой дымке виднелись высотные дома, и все они были связаны «паутиной» – струнными дорогами, которые проложены от дома до дома, которые выводили на основную трассу. По ним двигались юнибусы с людьми.

А внизу находились здания, которые утопали в зелени кустов и деревьев.

Подошли к лифту. Вошли в него и он бесшумно и за доли секунды доставил нас к нужному этажу.

Раскрылись двери.

– Прошу. Сейчас мы пойдём на место моей работы. Познакомлю тебя с ведущими специалистами и разработчиками СТЮ.

Они уже шагали по просторному коридору мозгового центра «Всемирной организации по прокладке Струнных дорог Юницкого на Планете Земля – Юнита».

Ещё о Юницком…

Чтобы более твёрдо убедиться в значимости и совершенстве инновационных предложений учёного Анатолия Юницкого, обратимся к другим статьям, к другим авторам. Например:

Международная транспортная система – основа консолидации экономик и укрепления мира

…Прошло более 120 лет, когда впервые была высказана губернатором штата Колорадо (США) Уильямом Гиплиным идея соединения Северной Америки и Европы железнодорожной связью через Берингов пролив.

В начале XX века проект был одобрен Николаем II и премьер-министром России Витте. Хотя проект ещё в начале XX века считался технически реализуемым и экономически обоснованным, он до сих пор не реализован.

О новых современных технических возможностях по реализации данного проекта мы беседуем с Президентом ордена Ломоносова Международной Академии Интеграции Науки и Бизнеса (МАИНБ), Послом Мира, Заслуженным деятелем науки РФ, Заслуженным инженером России, Лауреатом Премии МИА «За выдающийся вклад в науку и технику», Почётным членом Российской Академии космонавтики им. К.Э. Циолковского, доктором технических наук, профессором Яковом Захаровичем Месенжником.

– Яков Захарович, каковы, на Ваш взгляд, причины столь затянувшейся реализации проекта, имеющего стратегическое значение для интеграции экономик, прежде всего России и США?

– XX век является веком противоборства двух социально-экономических систем. В период «холодной войны» по объективным причинам реализация этого проекта была невозможна, прежде всего, по политическим соображениям в глобальном противопоставлении СССР и США.

С потеплением отношений между США и Россией на стыке двух столетий объективно возникают политические условия для реализации этого стратегически важного проекта не только для развития экономик России и США, но и всего мирового сообщества.

– Кроме политического аспекта, который, надеемся, не будет сдерживать данный процесс, имеются ли другие сложности на пути реализации этого проекта?

– В XXI веке появились новые технические возможности для реализации этого проекта. Начало строительства тоннеля через Берингов пролив не перейдёт в практическое русло, если Россия, США и Канада не договорятся о согласованных сроках достройки Евразийского и Американского плечей железной дороги с соответствующей инфраструктурой.

С Российской стороны необходимо построить порядка шести тысяч километров, а с американской и канадской стороны – около двух тысяч километров дороги, плюс тоннель через Берингов пролив, который в подводном исполнении составляет около 100 километров.

По расчётам общие затраты на весь комплекс строительных работ составят около 99 млрд. долларов.

Но, как известно, при практической реализации проекта, особенно с российской стороны, ввиду особенностей территории, по которой пройдёт этот транспортный коридор, затраты реально могут возрасти в не-

сколько раз. При этом у данного транспортного коридора в экстремальных условиях Севера значительны эксплуатационные затраты. Опыт эксплуатации северных железнодорожных трасс подтверждает, что затраты на эксплуатацию значительно превышают затраты на строительство.

Необходимо учесть то, что данная трасса должна быть высокоскоростной для быстрого преодоления значительных расстояний, что приведёт к дополнительному возрастанию затрат на строительство и эксплуатацию.

Да и преодоление Берингова пролива подводным тоннелем может растянуться на десятки лет. При этом сметная стоимость тоннеля может также значительно увеличиться. Если рассматривать временные и стоимостные затраты в совокупности, то старыми технологиями, а именно строительством наземных железных и автомобильных дорог, а также преодоление пролива в подводном варианте, не позволит в короткие сроки реализовать данный проект.

Реализация данного проекта актуальна не только с позиции развития экономик стран мирового содружества, но и является основой расширения и укрепления межцивилизационных отношений. Повышение интеграций экономик на взаимовыгодной основе, их специализация и кооперация – это путь к укреплению всеобщего мира.

Расширение взаимодействия взаимообусловленных экономик и на этой основе создание условий для их взаиморазвития, является базисом снижения напряжённости между странами. И с этих позиций, чем быстрее будет реализован этот проект, тем быстрее укрепится экономическая основа для укрепления мира во всём мире.

– Почему Вы считаете, что в реализации этого проекта должны быть заинтересованы только вышеуказанные страны?

– Россия, США и Канада должны выступить инициаторами реализации этого проекта. А участниками проекта могут стать страны, граничащие с Россией на Дальнем Востоке: это Япония, Южная и Северная Корея. Я не говорю уже о Китае. Это позволит увеличить товарооборот этих стран со странами американского континента.

– Как Вы думаете, почему названные Вами страны недостаточно активны в этом вопросе?

– Думаю, что дело прежде всего не в объёмах затрат, а в том, что реализация этого проекта может стать международным долгостроем. Так же как у России и США, в этих странах имеются проблемы в развитии их экономик. Поэтому реализация данного проекта в краткосрочной перспективе может быть неактуальной для этих стран. Но в долгосрочной перспективе участие в реализации этого проекта для них не менее актуально, чем для тех стран, по территориям которых проходит этот международный транспортный коридор.

– Каким статусом на Ваш взгляд должен обладать транспортный коридор через Берингов пролив?

– Предлагаемый трансконтинентальный транспортный коридор должен находиться под юрисдикцией стран, территорию которых он пересекает. Что касается участка через Берингов пролив, он должен находиться под международной юрисдикцией. Необходимо в Международном транспортном коридоре на границе стран предусмотреть возможность отключения системы для блокировки, например, передвижения нежелательного или враждебного подвижного состава.

– Как Вы думаете, каким способом можно ускорить реализацию этого проекта?

– Думаю, что ускорение во времени и значительное снижение затрат как на строительстве, так и на эксплуатации возможно на пути использования новых, прорывных технологий. Почему тоннель должен быть подводный, а транспортной составляющей обязательно должны быть автомобильная и железная дороги? Почему нельзя использовать надземную эстакадную и надводную эстакадную дорогу с использованием струнных технологий академика МАИНБ Юницкого Анатолия Эдуардовича?

– Протяжённость мировых транспортных путей в общей сложности составляет более 35 млн.км, из них более 32 млн.км – автодороги, более 1,2 млн.км – железные дороги, около 1,0 млн.км – трубопроводные магистрали. А транспортные системы на основе струнных технологий отсутствуют?

– Действительно, это так. Но, как известно, между идеей и её реализацией проходит много десятков лет. Так и с технологиями А. Э. Юницкого, который за 34 года разработал уже четвёртое поколение струнной транспортной системы, но ни одна из этих разработок не получила реализации, несмотря на многочисленные положительные экспертные заключения, золотые награды, что является признанием перспектив Струнных Технологий Юницкого (СТЮ).

Думаю, что дело не в технической стороне проекта, а, как это ни парадоксально, в низкой его затратности и высокой экономической эффективности. Что касается российской экономики, то она продолжает оставаться затратной. Это позволяет значительной прослойке населения обеспечить трудозанятость, а чиновничеству – иметь возможности для обогащения.

Нельзя сказать, что и западные экономики сильно отличаются низкой затратностью. Таким образом, кроме психологического неприятия нового, существует и мотивационный тормоз в продвижении инновационных технологий. При этом люди, от которых зависит принятие решения, не обладают необходимой политической волей даже для того,

чтобы построить тест-участок, на котором можно было бы опробовать отдельные элементы и в целом транспортную систему.

Возможно, они не знают, что под колёсами автомобилей ежегодно погибает 1,5 млн. населения Земли, получают травмы и становятся калеками более 20 млн. людей, что неприемлемо ни с позиций гуманизма, ни с точки зрения решения задач устойчивого и эффективного развития мирового сообщества.

Если посчитать, сколько земли занято под дороги и какой экологический вред наносит автотранспорт, становится ясно, что надземным эстакадным дорогам как на суше, так и над водой, нет разумной, обоснованной альтернативы.

Строительство параллельно с действующими транспортными системами эстакадных скоростных надземных дорог и «покрытие» транспортом второго уровня глобального пространства является одним из эффективных путей выхода из мирового экономического кризиса.

– Действительно, в СМИ, на конференциях, выставках разного уровня автор СТЮ уже много лет убеждает тех, от кого зависит начало использования этих технологий. Видимо, не наступило ещё время реализации этих технологий?

– На память приходят слова Виктора Гюго: «Нет ничего сильнее идей, время которых пришло». Струнные технологии можно было бы начать реализовывать примерно лет десять назад. А сегодня они стали ещё актуальнее. Поэтому интерес к СТЮ идёт по возрастающей. Транспортные системы стран – это огромная индустрия, и она находится в преддверии больших перемен, связанных со следующими объективными факторами:

1. Зависимостью от нефти, запасы которой не бесконечны. Разные способы повышения эффективности использования нефти могут отодвинуть, но не предотвратить наступление времени, когда нефтепродукты станут недоступными для использования на транспорте.

2. Высокой материалоёмкостью действующих технологий строительства и высокой затратностью эксплуатации современных транспортных систем.

3. Низкой экономичностью действующих транспортных систем.

4. Высокой опасностью, особенно наземных автотранспортных систем.

5. Низкой скоростью движения, увеличение которой, как показывает практика, в условиях наземного использования имеет много ограничений.

При этом доля транспортной составляющей в стоимости продукции постоянно растёт, причём в России это значительно выше, чем в более развитых индустриальных странах. Только автомобильные до-

роги сейчас занимают более 60 млн. гектаров земли, и эта территория только расширяется, что является расточительством. Поэтому время этих технологий не только созрело, но и перезрело, и они становятся более и более актуальными для дальнейшего развития человечества.

– Какие проблемы решают транспортные системы «второго уровня» на основе технологий Юницкого?

– Буду достаточно краток, отмечу главное: струнные транспортные системы обеспечивают высокую пропускную способность за счёт:

• высоких скоростей передвижения (до 500 км/час) при низких затратах на строительство и эксплуатацию;

• высокого уровня экологичности и малой площади используемых земель;

• высокой безопасности эксплуатации;

• использования электрической тяги с последующим переводом на возобновляемые источники энергии без значительных дополнительных затрат.

…Особенно актуальны струнные транспортные системы для мегаполисов ввиду того, что скоростной транспортной сетью «второго уровня» (над домами с использованием в качестве эстакад специально построенных высотных зданий) можно решить их сегодняшние транспортные проблемы. В то же время эти транспортные системы позволяют рассредоточить мегаполисы в пространстве, минимизируя вред, наносимый окружающей среде. Безальтернативен этот вид транспорта при пересечении заболоченных территорий, джунглей, тундры, вечной мерзлоты при транспортировке полезных ископаемых из труднодоступных мест.

– А где же недостатки струнных транспортных систем? Если есть плюсы, должны быть и минусы?

– Минус, пожалуй, пока единственный – отсутствие действующего участка трассы, но этот минус быстро устраним, если начать реализацию этих технологий. Как известно, дорогу осилит идущий. Безусловно, при практической реализации могут возникнуть различные трудности, но это всё преодолимые трудности внедрения и роста.

Главным для строительства струнных транспортных систем, в том числе при реализации технологий ноу-хау, является то, что возможности современной промышленности практически достаточны (за небольшими исключениями) для реализации СТЮ.

– В начале интервью мы с Вами остановились на вопросах, связанных со строительством трансконтинентальной транспортной системы с преодолением Берингова пролива. Каковы возможности СТЮ для реализации этого проекта XXI века?

– Действительно, более ста двадцати лет, кроме разговоров о необходимости реализации этого проекта, реальных действий не было. Международная трансконтинентальная транспортная система Япония – Южная Корея – Северная Корея – Россия – США с надводным пересечением Берингова пролива и есть заслуживающая внимания цель, реализация которой возможна на основе СТЮ на начальном этапе формирования международной струнной транспортной системы.

Безусловно, для реализации этого проекта необходима заинтересованность правительств вышеуказанных стран. А реализация возможна на государственно-частной основе. Можно начать со строительства тестового участка протяженностью 150 – 200 км, к примеру, на территории Южной Кореи (Пусан – Тэгу – Сеул). Думаю, что на технические вопросы по струнным технологиям ответит Генеральный конструктор СТЮ Анатолий Эдуардович Юницкий.

– Анатолий Эдуардович, что такое струнный транспорт?

– Струны – предварительно напряжённые системы высокопрочных проволок – широко используются в современном мостостроении и в предварительно напряжённых железобетонных конструкциях. Основу транспортной системы составляют рельсы, внутри корпуса которых и натянуты струны, замоноличенные в прочную и жёсткую конструкцию специальным бетоном.

По рельсу катится колесо рельсового модуля, снабжённое противосходными боковыми роликами. Рельсы со струнной сердцевиной устанавливаются на анкерных и промежуточных опорах – это разновидность висячих и вантовых мостов. По характеристикам – прочности, ровности, жёсткости, долговечности – они удовлетворяют действующим нормативам на мосты и эстакады.

Данная конструкция в качестве несущей может использоваться в любом транспорте «второго уровня» (на высокоскоростной железной дороге, поездах на магнитном подвесе, монорельсе) вместо дорогостоящих и материалоёмких продольных несущих балок.

– Как возникла идея? Она уже где-то реализована?

– Я с детства увлекался работами Константина Циолковского, как и он, искал новые пути освоения космического пространства. Ещё студентом Тюменского инженерно-строительного института нашёл одно из решений неракетного выхода с поверхности планеты на околоземную орбиту. Работая над развитием этой идеи, я и изобрёл струнную эстакаду. Это оптимальный вариант протяжённой несущей конструкции «второго уровня». На неё я затем поставил специальный рельсовый автомобиль, названный позже юнибусом. Так родилась идея струнного транспорта Юницкого (СТЮ). Это произошло более тридцати лет назад, когда я, инженер путей сообщения, работал в дорожно-строительном тресте в Гомеле. Один из вариантов грузового СТЮ был построен на опытном участке в городе Озёры Московской области в 2001 году. Был проявлен интерес к данным технологиям со стороны руководителей ряда субъектов РФ.

– Имеет ли СТЮ преимущества в сравнении с железной дорогой или автобаном?

– Как и любая другая эстакада, рельсо-струнная путевая структура может быть спроектирована под любую расчётную подвижную нагрузку для широкого диапазона скоростей движения и для различных длин пролётов, от десяти метров до трёх километров. Имея низкую материалоёмкость (на уровне расхода стали на железнодорожный рельс), такая структура на порядок дешевле традиционной эстакады, равной по прочности.

Исключение насыпи и мостов позволяет строить недорогие дороги в болотистой местности, на вечной мерзлоте и других сложных природно-климатических условиях. Для обеспечения одинакового объёма перевозок СТЮ дешевле традиционной железной и автомобильной дороги в несколько раз, а эстакадных дорог – на порядок и более.

– Как с точки зрения развития струнного транспорта Вы оцениваете трансконтинентальный транспортный коридор с пересечением Берингова пролива?

– Сибирь и Дальний Восток России – это богатейший край с уникальной природой, где мало дорог. И не нужно их строить в том виде, как они строятся сегодня: это очень дорого, а экосистема уникального региона может быть разрушена. В таких условиях дешевле и проще строить струнные дороги. Причём необходимо строить не одну, а сеть дорог (грузовых, пассажирских, грузопассажирских) с перспективой на 100 лет: таков срок службы СТЮ. В нашей компании разработана система струнных дорог – по аналогии с другой природной транспортной системой, кровеносной, у которой есть капилляры, артерии, аорта. СТЮ различается по ширине колеи (от 0,5 до 2,5 метра с шагом в 50 см), так и по расчётным скоростям движения (100, 200, 350 и даже 500 км/час). Во всех предлагаемых вариантах путевая структура и подвижной состав конструктивно, технологически и по стоимости различаются существенно, иногда на порядок. Поэтому сеть дорог «второго уровня» может быть оптимизирована под стоящие перед ней перспективные задачи, исходя из конкретных природноклиматических условий и рельефа местности. Но на выполнение этих работ необходимы заказчики.

– В СМИ обсуждались возможности использования струнного транспорта в Ханты-Мансийском автономном округе в рамках реализации проекта «Урал промышленный – Урал Полярный». Вы имеете отношение к этому проекту?



Однопутная высокоскоростная дорога, 2009 год

– Прямое. В ноябре 2007 года после презентации струнных технологий югорскому губернатору Александру Филипенко на III Международном инвестиционном форуме, который проходил в Ханты-Мансийске, между ООО «СТЮ» и правительством ХМАО-Югры было подписано соглашение о сотрудничестве. В соглашении как приоритетные обозначены городская трасса в Ханты-Мансийске, высокоскоростная Сургут – Ханты-Мансийск и грузопассажирская для перевозки руды и кварцевого концентрата в условиях промышленной добычи на Приполярном Урале. Все эти проекты могли быть осуществлены в течение 2,5 – 3 лет, но ХМАО-Югру сейчас возглавляет другой губернатор.

– Каковы были экономические параметры проекта в ХМАО?

– Чтобы говорить о стоимости, их нужно было спроектировать, но дело до этого не дошло. В любом случае стоимость рельсо-струнной путевой структуры для условий городской застройки и высокоскоростной трассы между городами – в пределах 2 млн. долларов за километр, грузовой трассы – до 1 млн. долларов. Чтобы представить, сколько стоят высокоскоростные железные дороги на эстакаде, приведу лишь один пример. На острове Тайвань в январе 2007 года была введена в эксплуатацию такая дорога, построенная по японским технологиям. При длине 345 км и расчётной скорости движения до 320 км/час она обошлась заказчику в 15 млрд. долларов США.

Экономисты сургутского университета, что в ХМАО-Югре, выполнили ТЭО создания сети струнных дорог в округе протяжённостью

около 2 тыс. км и определили социально-экономический эффект от реализации такой стратегии – около 50 млрд. долларов США.

– Для пересечения Берингова пролива с обеих сторон планируется построить обычную железную дорогу. Вы считаете это нерациональным?

– При использовании старых технологий данный транспортный коридор будет строиться долго и дорого. Эти дороги будет засыпать снег зимой, а летом они будут тонуть в оттаявшей вечной мерзлоте. При этом необходима не только инфраструктура, но и строительство участков дорог до месторождений полезных ископаемых, которые обеспечили бы загрузку железки. Мы предлагаем построить магистральный СТЮ, который прошёл бы не в стороне, а через все основные месторождения, потому что трассировка СТЮ некритична к пересечённому рельефу местности, наличию рек, озёр, болот, вечной мерзлоты. Это не только намного дешевле, но и не несёт негативных экологических последствий.

– Вы предлагали властям такую идею?

– У нас нет высокопоставленных лоббистов. Поэтому, как правило, принимаются к реализации более затратные и менее эффективные проекты, зато всем понятные. Хотя на всех властных уровнях в последнее время и заговорили о том, что экономика России должна быть инновационной, а не сырьевой, но, как говорят, «а воз и ныне там».

Чиновники, как чёрт ладана, боятся этих самых инноваций, особенно в области транспорта. Впрочем, так было всегда. Например, основным противником строительства железных дорог в России в XIX веке выступал... Минтранс России: он сопротивлялся строительству сначала Царско-Сельской железной дороги, затем дороги Москва – Санкт-Петербург, а затем – Транссиба.

Министерство восемнадцать раз отклоняло предложения прогрессивных кругов страны построить Транссиб. Довод был в основном один: это нецелесообразно, потому что более перспективным будет развитие гужевого транспорта в европейской части страны.

Ничего странного в этом нет, так как Министерство транспорта – это многочисленные чиновники по эксплуатации существующих видов транспорта. Так же, как извозчик или даже профессор гужевых наук, не способен был в своё время понять железную дорогу, так и современный чиновник-железнодорожник не способен понять СТЮ.

В России в XXI веке объективно необходимо строительство не менее 3 – 4 млн. километров высокоэффективных дорог «второго уровня», в первую очередь в Урало-Сибирском регионе.

В России при территории в 1,8 раза большей, чем США, почти в десять раз меньшая протяжённость сети дорог.

О каком ускоренном развитии экономики может идти речь?

Ведь развитая экономика, в первую очередь, это необходимость низкозатратного перемещения людей, сырьевых ресурсов и продуктов потребления.

Использование СТЮ для формирования национальных транспортных систем, в том числе с пересечением Берингова пролива, является стратегически важной задачей для повышения уровня эффективности экономики России и других стран, участвующих в создании международной транспортной системы на основе инновационных технологий.

– Какие направления развития может иметь данный международный транспортный коридор?

Евразийская часть от Берингова пролива может иметь:

– *Южное направление* – через Якутию на Транссиб с необходимыми разветвлениями.

– *Восточное направление* – вдоль восточного побережья России, через Владивосток на Северную и Южную Корею, до Японии;

– *Северное направление* – вдоль берега Северного Ледовитого океана по территории России с разветвлением от Мурманска на юг на Астрахань, а также на Скандинавию и Европу.

Можно предусмотреть три направления от Берингова пролива и на Американском континенте:

– Северное направление, которое пересекает территорию США (Аляска) далее с Запада на Восток – территорию Канады;

– Южное направление – это пресечение через Канаду территории США до Панамского канала и далее в Южную Америку;

– Западное – вдоль побережья Тихого океана по территории Канады и Западных территорий США.

Возможны многочисленные ответвления по обе стороны международного транспортного коридора, как в Евразийской, так и Американской части, с учётом необходимости хозяйственного освоения прилегающих к трассе территорий.

– Могут ли действующие машиностроительные предприятия участвовать в реализации проекта создания международной транспортной системы с использованием струнных технологий?

– Струнная транспортная система состоит из принципиально новой высокотехнологичной и низкозатратной путевой структуры, а также эффективного, экономичного и экологичного подвижного состава и инфраструктуры «второго уровня».

Можно вкладывать миллиарды долларов в автопром, а можно вложить значительно меньшие деньги в прорывную транспортную технологию, обеспечивающую высокоскоростные международные транспортные перевозки.

В мире имеется необходимая машиностроительная, строительная и сырьевая база, чтобы начать широкомасштабное создание дорог «второго уровня» не только в России, но и в других странах.

Предстоящая мировая реальность

К нашему разговору подключим близкого друга Анатолия – Михаила Орлова. Они давно знакомы, ещё с Минска, когда-то они часто встречались. Потом Орлов уехал за рубеж, долгое время живёт в Германии.

В течение уже почти 20 лет профессор Михаил Орлов поддерживает проекты выдающегося изобретателя Анатолия Эдуардовича Юницкого. И не только поддерживает, а и принимает непосредственное участие в пропаганде разработок своего друга. И дело здесь не в дружбе, а в том, что он сразу поверил в Юницкого, когда тот рассказал ему о своих идеях.

Струнные технологии Юницкого, *новости сайта*

22 января 2013 года подписано соглашение о создании в Берлине «System Laboratory of TRIZ – String Transportation Unitsky» («Системная Лаборатория ТРИЗ – Струнный транспорт Юницкого»).

Со стороны ООО «Струнный транспорт Юницкого» (г. Москва, Россия) соглашение подписал генеральный директор – генеральный конструктор Анатолий Юницкий, со стороны частного предприятия с неограниченной собственностью Academy International of Modern TRIZ (г. Берлин, Германия) – основатель и руководитель Академии МТРИЗ Михаил Орлов.

Цель деятельности «System Laboratory of TRIZ – String Transportation Unitsky» – осуществление системного анализа и формирование предложений для компании ООО «СТЮ» по стратегическому развитию технических и технологических решений в струнных технологиях Юницкого, а также для глобальных маркетинговых исследований по применению технологий СТЮ.

Вместо справки

Профессор, доктор технических наук Михаил Орлов имеет более чем сорокапятилетний опыт применения ТРИЗ (теории решения изобретательских задач). Он известен как эксперт по управлению развитием сложных систем в таких областях, как электроника и компьютерная техника, самолётостроение, космическая индустрия, судостроение и приборостроение.

Имеет более чем 25-летний опыт преподавания в высших учебных заведениях в разных странах.



Анатолий Юницкий и Михаил Орлов, 2009 год

Читает лекции и консультирует компании в Европе, Америке и Азии (среди них СИМЕНС и САМСУНГ), имеет более 50 изобретений, патенты в США и Великобритании. Автор руководит разработкой ТРИЗ-софтвера, реализацией авторской программы «Основы Модерн ТРИЗ» и читает курс лекций в рамках программы Master of Science in Global Production Engineering в Техническом Университете Берлина.

О моделировании некоторых идей Юницкого по развитию транспортных систем на основе его ключевого изобретения – рельса-струны, точнее, такого рельса, внутри которого по ТРИЗ-принципу «матрёшка» натянуты стальные проволоки-струны, – полемика или споры идут давно.

На основе таких рельсов-струн, по мнению самого Анатолия Юницкого, возможно построение путевых структур, поднятых над землёй, обладающих высокой ровностью и обеспечивающих скорость движения специальных колёсных модулей вплоть до 1000 км/час!

Фантазия? Конечно! Но она может и должна стать реальностью. И прежде всего в России, на её огромных просторах. С её новыми энтузиастами, изобретателями, инженерами и менеджерами. А потому здесь поговорим и о России. Но сначала вопрос: можно ли положить конец этой затянувшейся на столетия рабской зависимости человека от дорог? Его задал в своём открытом письме, ставшем завещанием, академик М. К. Зябин. Много лет назад он, а также доктор технических наук Александр Николаевич Лапкин стали единомышленниками авиаконструктора Александра Иосифовича Филимонова в его подвижнических усилиях по разработке аппарата БАРС.

В свою очередь уже более пятнадцати лет я поддерживаю другого подвижника, чьи идеи не уступят по смелости мечтам Циолковского. Этот раздел я посвящаю работам Анатолия Юницкого, об изобретениях которого я уже писал во всех моих предыдущих книгах, первая из них – «Основы классической ТРИЗ» – опубликована в нескольких изданиях в Германии, США, России и Китае.

Это предисловие я адресую всем молодым людям, выбирающим себе путь для дальнейшей жизни. Хотя области вашей будущей деятельности могут быть и иными, чем представленные далее. Дело – в целеустремлённости и достойной самореализации.

А здесь – о земных путях, с которыми связана наша жизнь. Это – транспортные дороги. Посмотрите только некоторые оценки М. К. Зябина и А. Н. Лапкина:

1) транспортные возможности России (по железнодорожному и автомобильному транспорту): по железным дорогам мы отстали от Европы, как минимум, на 270 лет, а по автомобильным дорогам – на 1200 лет. Так, по расчётам Харьковского проектного института «Автодор», в стране необходимо достроить 3 млн. км автодорог, а сейчас километр дороги с твёрдым покрытием обходится в 20 млн. рублей. То есть, чтобы достроить 3 млн. км дорог, потребуется 60 трлн. (!) рублей. И, если мы сможем вкладывать ежегодно хотя бы по 30 млрд. рублей, вся стройка растянется на более чем 2000 (!) лет...

2) в России средняя скорость перемещения груза железнодорожным и автомобильным транспортом составляет 0,97 км/ч (по расчётам профессора Комарова). А какова скорость грузов была 300 – 400 лет назад?

Такая же, только тогда лошадкой пользовались. А сейчас мощнейшие электровозы, но скорости груза остались те же. Почему?

Потому что паровозы перемещаются со скоростью 80 км/час, а грузы на станциях дожидаются разгрузки и перегрузки неделями, а то и месяцами.

3) аппарат Филимонова способен летать со скоростью 150 – 200 км/ч и работать с неподготовленных площадок, включая болота и воду.

Впрочем, должна интересовать не сама скорость, а часовая производительность (любое транспортное средство оценивается по часовой производительности) – это 60 000 тонн на км/ч, а у товарного поезда (из 40 вагонов по 60 тонн каждый) – 48 000 тонн км/ч. То есть, у одного гибридного дирижабля часовая производительность больше, чем у товарного поезда.

И далее такое заключение:

– вообще, транспорт в любом государстве должен быть незаметным, как у здорового человека дыхание. Вы идёте и даже не замечаете, как дышите. То есть, транспортное сообщение внутри государства должно быть таким же незаметным для бюджета, не нагрузочным, как у здорового человека его дыхание;

– только представьте себе, Россия с востока на запад протянулась на 160 угловых градусов – другой такой территории, другого такого государства в мире не существует.

«Это – сфера, трёхмерное пространство, ориентирующее нас на трёхмерный транспорт, который пересекал бы нашу страну в любом направлении в соответствии с коммерческой целесообразностью».

Всё вышесказанное в полной мере относится и к идеям А. Э. Юницкого. Ведь общая тенденция развития транспортной системы в направлении «роста идеальности» по ТРИЗ – *это сократить общее время доставки груза от места его происхождения к месту применения.*

Вот, в частности, чем хорош «космодром-дирижабль», рассмотренный ранее.

Затраты времени на достижение железнодорожного вокзала, а тем более аэропорта, вынесенного далеко за город, ожидание редко и неточно прибывающих и убывающих поезда или самолёта – это и есть потери времени нашей жизни, которое предназначено совсем не на это. В своё время эту проблему аэропорта явно обозначил выдающийся английский кибернетик Стаффорд Бир, оценивая выигрыш от увеличения скорости пассажирского самолёта для перелёта из Лондона в Нью-Йорк (сегодня около 8 часов) при времени на перемещение к аэропорту и от аэропорта 5 – 6 часов (вместе с ожиданием). Но здесь хотя бы речь шла о перелёте через океан, а не о перемещении по суше (над сушей).

А потому, в завершение предисловия к этому разделу, обращаемся к вам – молодым людям России:

– Велика Россия, а отступать ей некуда – только в третье измерение: в высоту! И не отступать, а наступать! В высоту мысли, практических свершений и нового – достойного! – обустройства жизни россиян!..

Тенденция развития многих современных артефактов имеет в качестве системного образца формирование сетевых структур. Эта тенденция не нова, однако непрерывно получает новые реализации. В качестве исторических примеров можно привести развитие сети дорог для пешеходов, затем для гужевого, а потом и автомобильного транспорта; развитие железных дорог; развитие сетей электроснабжения; развитие телефонной, а затем и радиосвязи; в недавнее время – развитие компьютерных сетей (интернет) и смешанных сетей.

Эта тенденция является одним из «идеальных конечных результатов» транспортной системы Юницкого, предусматривающей отказ от строительства традиционных дорогостоящих железнодорожных линий в пользу развития высокоскоростных лёгких сетевых структур, способных соединить огромное количество населённых пунктов, делающих доступными все культурные богатства в мегаполисах и крупных городах.

Раньше говорили, что государства росли вдоль дорог, то есть по мере строительства дорог. А теперь я могу сказать, что дороги могут расти для государства, где захотят жить люди. И обеспечивая им возможность очень быстро достигать другие населённые пункты при исключительно невысокой стоимости передвижения, по крайней мере, на дистанции в 200 – 500 и до 1000 километров.

Так что развитие систем нередко идёт по исторической спирали.

Действительно, с древних времён человек искал себе наиболее выгодные места для жизни, а потом соединял поселения тропами, путями, дорогами. Не так давно – всего лишь в течение последних 200 лет – государства разрастались вдоль железных дорог. Маленькие станции становились посёлками и городами. А с помощью систем Юницкого вкупе с такими системами, как БАРС, возникает новая перспектива и альтернатива существующему транспортному устройству – снова строить и жить по понятиям здоровья и красоты, а дороги – по Юницкому – обустраивать к этим поселениям для движения по его транспортной сети, да и для связи с существующими транспортными магистралями. Они ведь ещё поработают.

На расстояниях до 2000 км, по-видимому, обычный самолёт, как время, затратное для пассажира, энергоёмкое и экологически вредное средство, требующее к тому же обустройства и поддержания аэродромов, может быть вытеснен на 90%, а то и полностью.

Автомобиль на таких дистанциях радикально не эффективен, не говоря уже об опасности этого вида транспорта. Но его преимущество – автомобиль вездесущ! Однако автомобиль с двигателем внутреннего сгорания существует по губительной, но немыслимо устойчивой, инерции мышления, поддерживаемой мощным рыночным прессом, действующим в интересах производителей нефтепродуктов. Но нефть можно применить и более разумно, чем для сжигания в автомобилях, локомотивах, кораблях и в теплоэлектростанциях. Существенным улучшением будет электромобиль, хотя для него тоже нужно добывать и хранить электрическую энергию.

Конечно, в нефтегазовой промышленности появляется всё больше лидеров, мыслящих ценностями глобальной экологии, интегральной экономической эффективности для государства и поддерживающих новые идеи, например, в доставке тех же нефтепродуктов, например, не только по железным дорогам и нефтепроводам, но и линиями Юницкого. То же относится и к росту понимания новых транспортных идей в других добывающих и перерабатывающих отраслях, у руководителей городов и регионов, особенно «отдалённых» от транспортных магистралей по всей огромной территории России.

Вот и рассмотрим идеи Юницкого о том, как можно поднять Россию на сеть высокоскоростных и недорогих дорог, убрать пробки из крупных городов, сохранить жизнь и здоровье десятков тысяч россиян… в год! А это всего остального стоит!

Вода

Если человечество потребляет 3 миллиарда тонн нефтепродуктов в год, то пресной воды – впятеро больше. Треть населения Земли сейчас недополучает чистой воды.

Люди вынуждены пить либо грязную воду, либо очищенную и искусственно минерализованную. Та же Саудовская Аравия, получая миллиарды долларов со всего мира за свою нефть, готова платить огромные деньги за чистую воду.

Россия обладает 80 процентами мировых запасов пресной воды, которые возобновляются и которые можно поставлять на мировой рынок. Просто пока у нас нет видов транспорта, способных быстро и с разумными затратами поставлять этот своеобразный товар на мировой рынок. Но появление струнных трасс решает эту проблему раз и навсегда. Попутно с перевозкой грузов и пассажиров мы можем возить и свою воду.

Сегодня никому не приходит в голову то, что байкальскую воду можно продавать в Токио, Нью-Йорке и Эр-Рияде только потому, что её невозможно доставить до потребителя. Но точно так же сто лет назад никто и помыслить не мог о том, что можно будет летать из Парижа в Вашингтон, а ещё двадцать лет назад мы и представить себе не могли студента, который с помощью сотового телефона может из любой точки планеты позвонить куда угодно. Теперь же это реальность, вызванная развитием технологий. «Струны» Юницкого откроют нам неистощимый рынок, и миллиарды мы сможем зарабатывать только на воде.

Лёд

Надо использовать то, что считалось нашим проклятием – необъятные просторы родной страны и её роль «мирового холодильника». К этому выводу нас подтолкнуло изучение развития технологий, науки и вообще мировых тенденций. В каком виде вода пребывает в России? Да в основном – в виде замёрзшей воды, льда! Вот вам ещё бизнес – поставлять воду в ледяных брикетах. Зачем? Да для того, чтобы снабжать остальной мир чистой водой и холодом. Вы знаете о том, что США на кондиционирование воздуха тратят втрое больше энергии и ресурсов, чем русские на отопление? Да и в Азии за лёд готовы платить немалые суммы. Сегодня тонна чистого пресного льда на мировом рынке стоит 7 тысяч долларов против тысячи долларов за тонну 98-го бензина. Одним махом мы снабжаем мир и конденсированным холодом, и пресной водой. Что раньше считалось каторгой: снег в Сибири убирать? Так вот: это станет весьма прибыльным занятием. Не верите? Век с лишним назад никто не поверил бы вам, расскажи вы публике о том, что арабы невиданно разбогатеют, поставляя нефть Западу. Ведь в 1880-х годах ещё не было двигателей внутреннего сгорания. Но ведь они появились. Так что некогда нефть, а теперь и вода, станут первостатейным экспортом. Давайте умно спрогнозируем будущее и опередим время. Тем более, что теперь нужно предвидеть нашу жизнь на несколько столетий вперёд.

И никто не сможет заменить Россию на этом рынке экологически чистых холода и воды. Мы получим совсем иную экономику и на порядок большие доходы, чем сегодня.

Грузы

Какова сегодня главная проблема планеты? Транспорт, коммуникации! Европейский и азиатский рынок заперты. Грузы из Америки в Европу вынуждены тащиться морским путём 200 – 300 часов, а уж о связи между Европой и Азией и говорить не приходится. Конечно, корабли – самый дешёвый вид перевозки, но их медлительность означает замораживание громадных средств, снижение скорости бизнеса.

Авиация заменить судоходство не в состоянии: слишком дорого. Железнодорожный транспорт? Тоже не тянет. Например, железные дороги России не рассчитаны на большие скорости, а уж об их состоянии и уровне нашего сервиса и говорить не приходится. Давно говорят о необходимости трассы «Лондон – Токио» через наши просторы. Но строить железные дороги севернее Байкала практически невозможно: вечная мерзлота, снежные заносы, «плывущие» грунты. Северный морской путь? Тяжёлый и медленный. Автомобильная дорога с мостом через Берингов пролив? Утопия. Огромные затраты.

При всей «информационной революции» бизнес «со скоростью мысли» скован медленным движением грузов. Скорости судов и поездов ведь не сильно увеличились с 1930-х годов. А тут мы обеспечиваем настоящий прорыв, причём очень и очень рентабельный. Струнными трассами можно пронизать всё пространство страны, открыв для освоения до сих пор не проходимый Север, протянув «струны» на юг, запад и восток. То есть мы способны очень дёшево связать Лондон с Токио и Нью-Йорком, Центральную Европу с Юго-Восточной Азией и Индией. При этом грузы могут перебрасываться по этим трассам за часы, в десятки раз быстрее, чем по морю, автомобилями или кораблями. Это же мечта: попасть из Нью-Йорка в Лондон за 18 часов с ценой переброски меньше ста долларов за тонну груза! Этим дорогам нет преград в виде снежных завалов, вечной мерзлоты, рек или гор. Нет проблемы обмерзания струн – никакой лёд не держится на головке рельса, по которой катятся стальные колёса. Эти магистрали можно проложить везде!

Интеграции

Средняя Азия испытывает острый дефицит питьевой влаги и холода? Она не может взять их ни за какие деньги? И планы переброски северных рек в Азию навсегда похоронены? Мы продадим ей чистую и здоровую воду в виде чукотского и таймырского льда, который нам девать некуда, наладив торговлю с помощью струнных трасс. Сегодня в Средней Азии и Казахстане заперты отличные поставщики фруктов, овощей, орехов, хлопка. Мы же обеспечим им выход и на наш рынок, и на другие рынки тоже. Ту же самую выгоду от нового транспорта получат в Китае, Индии, Иране и Пакистане. Став мостом между Западом и Востоком, мы укрепим настоящий союз с европейцами и Юго-Восточной Азией. Мы будем нужны всем. Именно Россия, находясь между Европой, Америкой и Азией, может стать транспортным мегамостом планеты. Именно русские обладают совершенно реальной и при этом почти фантастической технологией, которой нет ни у кого в мире – струнным транспортом Анатолия Юницкого.

Вместо того, чтобы распасться, Россия стремительно стартует в будущее, предложив миру невиданную услугу и превращаясь в глобальный транспортный мегаузел.

Жить в природе

Анатолий Юницкий утверждает:

« ...И теперь я живу в экологически чистом лесу, я здоров и бодр, я полон достоинства и способен защищать Родину, которая обеспечила мне такую жизнь. Я – русский Гражданин, а не спившийся, зачахший в бетонных джунглях «электорат», вынужденный жить в многоэтажных коробках с … подъездами и лифтами. Теперь русские – это не пропойцы-неудачники, теперь они – могущественные, крылатые люди!

Мы буквально сшиваем этими трассами расползающуюся нынче страну. Нет больше раскола нашей экономики на разные «острова» и анклавы – восстанавливается единый рынок. Долой нынешнюю феодальную раздробленность, когда люди из-за дороговизны перевозок оказались запертыми в своих областях и республиках! Теперь мы снова можем двигаться по стране свободно, создавая психологическое единство нации».

Давно пора прислушаться к советам и пророчествам Конструктора.

Дороги на контейнере

Нельзя ли сделать чудо, собрав его из совсем не чудесных, знакомых нам элементов, используя данную нам, устаревшую промышленность? Оказывается, можно. Хотите пример? В начале XX века уже умели делать и двигатели внутреннего сгорания, и пулемёты, и гусеничные тракторы. Но не сразу догадались собрать это воедино и построить танк. Более того, маститые эксперты и генералы 1910-х годов отвергали подобные проекты как бессмыслицу. Но как только эту простую идею реализовали, родилось чудо, невиданный качественный прорыв. Конечно, нам нужно не военное, а прежде всего экономическое «обыкновенное чудо». И оно есть.

Это – транспортная система Анатолия Юницкого!

Струнные дороги дёшевы, экономичны, безопасны и экологически чисты. И тянуть их можно хоть через тундру с её вечной мерзлотой, хоть через тайгу, хоть через горы и пустыни, причём в рекордные сроки. И очень привлекательно в этой системе то, что её можно делать из уже созданных в России элементов, на уже имеющихся заводах и фабриках.

Технология складывается из давно отлаженных и освоенных в производстве частей, которые в сумме создают нечто невиданное и качественно новое. При этом создаётся колоссальное количество рабочих мест.

Очень красивое решение задачи!

Космический транспорт Юницкого

После почти вековой эволюции космических систем возникла весьма непростая проблема: ракеты являются сильнейшим загрязнителем атмосферы, земли и океана. При создании околоземной цивилизации (для начала: вынесение в ближний космос ряда производственных процессов; новые системы связи; концентрация солнечной энергии для Земли; создание систем управления погодой, а это вполне можно предвидеть в относительно недалёком будущем), потребуется запуск тысяч ракет в год, причём намного большей грузоподъёмности, чем существующие ракеты.

Такой путь представляется нереальным из-за угрозы уничтожения, как минимум, озонового слоя.

Анатолий Юницкий ещё в конце 1970-х предложил неракетную транспортную систему для создания околоземной цивилизации. В качестве движителя предложено «самовозносящееся кольцо», раскрученное, например, по окружности экватора до первой космической скорости. После освобождения от разгонной системы ротор-кольцо поднимается в космос за счёт действия центробежных сил. При этом кольцо растягивается. Для посадки на Землю кольцо тормозится, от-

давая запасённую энергию (рекуперация) и, сжимаясь в диаметре, опускается на платформу той же разгонной системы.

Вот и всё движение – вверх и вниз. Чтобы работали фабрики и заводы, нужно находиться наверху. Произвели продукцию, не загрязняя воздух и землю, опустились на эстакаду вниз, чтобы выгрузить её.

СМИ об РЖД и СТЮ

Ещё в 2008 году «Российская газета» (21 ноября) поместила на своей странице восторженный материал:

В вагончике по воздуху

Уже в августе следующего года в Ханты-Мансийске будет запущен первый в мире юнибус. Этот вагончик, рассчитанный на 20 пассажиров, побежит по струнам-проводам от Экспоцентра до студгородка Югорского университета.

Экспериментальный участок пассажирской струнной дороги протяжённостью 500 метров должен определить перспективы развития принципиально нового транспорта. Идею реализовать у себя один из самых необычных проектов правительство Югры озвучило еще в 2006-м.

Тогда на третьем инвестиционном форуме власти автономии подписали с генеральным конструктором Анатолием Юницким, придумавшим струнный транспорт, протокол о намерениях. Почти два года ушли на разработку документации и поиск инвесторов. И вот в октябре скреплено тремя подписями соглашение о сотрудничестве между правительством округа, корпорацией MIRAX Group и компанией «Струнный транспорт Юницкого».

Стороны договорились о строительстве городской трассы в Ханты-Мансийске и скоростной междугородней магистрали Ханты-Мансийск – Сургут. Одновременно на базе Югорского технопарка решено создать научно-производственный комплекс и испытательный полигон по разработке новых систем струнного транспорта и их внедрению в жизнь. Обучать и сертифицировать специалистов для работы на струнном транспорте предполагается совместно с Югорским госуниверситетом.

По словам Анатолия Юницкого, в ближайшее время в Ханты-Мансийске состоится регистрация дочерней компании – «Струнный транспорт Юницкого – Югра». По предварительным расчётам, на реализацию пробного проекта потребуется порядка 300 миллионов рублей. В зависимости от результатов работы экспериментального участка будет решаться судьба всей магистрали.



Вид из кабины беспилотного высокоскоростного юнибуса, 2010 год

Согласно договорённостям, достигнутым с правительством Югры, к Всемирной шахматной олимпиаде в Ханты-Мансийске струны должны как минимум связать между собой студгородок с Югорским госуниверситетом. Этот участок протяжённостью 2,3 километра с пятью станциями оценивается в 375 миллионов рублей. Как максимум струнная дорога пройдёт через весь город – от аэропорта до речного вокзала. В этом случае стоимость 10-километрового отрезка вырастет почти вдвое.

Несмотря на высокие первоначальные издержки, затраты на строительство струнной магистрали в несколько раз ниже по сравнению с монорельсовой дорогой, построенной в Москве. Юнибусы смогут развивать скорость до 100 километров в час, потребляя всего 2,4 киловатт-часа электроэнергии.

Металлоёмкость конструкции в три раза меньше, чем у обычного трамвайного рельса. Что касается скоростной линии от Ханты-Мансийска до Сургута, то юнибусы с остановками способны преодолеть 250 километров между городами за 58 минут. При этом струнная дорога зимой – а она в Югре длится шесть месяцев в году – не требует расчистки пути.

Снег на струнном рельсе не намерзает. Стоимость всей этой линии вместе с юнибусами и сопутствующей инфраструктурой – 8,3 миллиарда рублей, в 35 раз меньше, чем скоростной железной дороги, построенной недавно японцами на Тайване. В перспективе речь идёт о создании целой сети воздушных дорог, которые вполне могут составить конкуренцию железным дорогам. Так, специальные юнибусы в состоянии перевозить 20-тонные контейнеры, лес, прочие негабаритные грузы. Причём дороги пройдут по болотам, перешагнут через реки и озёра, поднимутся в горы. Для их строительства не нужно вырубать леса, обустраивать дорогостоящие насыпи.

На одну «железку» протяжённостью чуть более тысячи километров государство выделяет из бюджета 105 миллиардов рублей. За сумму вдвое меньшую в Югре намерены получить под ключ три тысячи километров струнных дорог, которые обеспечат гораздо больший оборот, большую скорость перемещения груза и пассажиров, нежели транспорт позапрошлого века. Не говоря уж об эксплуатационных расходах.

Слов нет – прекрасный материал, который давал надежду человечеству, что вот-вот в России появится новый вид транспорта – экономичный и выгодный, что в следующем году мы будем пассажирами необычных созданий – юнибусов… Но опять вмешался злой рок, как будто кто-то настороже и старается не допустить гениальный и нужный проект к реализации. А были так близко, так реально приближены к будущему!

Реализация или осуществление идеи отложены до лучших времён…

Совершенство в движении

Снова обратимся к сайту инженера Юницкого.

Миссия компании: *Создание и совершенствование экологически безопасных транспортно-инфраструктурных технологий и их практическая реализация.*

Слоган компании: Совершенство в движении.

Семь основных преимуществ RSW-технологий + 1 для перехода земной цивилизации в категорию «Космическая».

1. Социальность

Предотвратим появление миллиарда инвалидов и калек.

Социальность RSW- технологий (Rail Sky Way – *рельсовая небесная дорога)* обусловлена, прежде всего, её техническими и технологическими особенностями. Создание на основе этой технологии глобальной высокоэффективной транспортно-коммуникационной сети ТРАНСНЕТ протяжённостью в миллионы километров позволит:

– благодаря повышению безопасности перевозок в 21-м веке – спасти от гибели на дорогах более 100 миллионов человек и предотвратить появление более миллиарда инвалидов и калек *(см. раздел «Безопасность»);*

– вернуть землепользователям на всех континентах планеты почву, суммарно превышающую территорию Японии, Германии, Великобритании и Нидерландов – эта почва «закатана» в настоящее время в асфальт *(см. раздел «Экологичность»).* Не дать дополнительно «закатать» в асфальт в 21-м веке такую же территорию под новое строительство традиционных транспортно-коммуникационных сетей, в том числе высокоскоростных;

– благодаря повышению уровня жизни людей, улучшению локальной и планетарной экологии, повышению безопасности и снижению травматизма на транспорте продлить среднюю продолжительность жизни человека на планете не менее чем на 5 лет.

Построенная в 21-м веке на Земле принципиально новая коммуникационная сеть ТРАНСНЕТ, в которой городские, высокоскоростные междугородные и грузовые трассы будут совмещены с информационными и энергетическими сетями, даст импульс развитию экономики любой страны. В том числе за счёт экологически чистого вовлечения в жилой и хозяйственный оборот малоосвоенных и труднодоступных территорий, таких как: шельф моря, горы, джунгли, тайга, пустыни. Это обеспечит:

– повышение уровня занятости населения на основе создания новых высокооплачиваемых рабочих мест, как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации коммуникационной системы и инфраструктурных проектов развития;

– повышение социальных возможностей государств ввиду того, что будет рождаться спрос на трудовые ресурсы не только в транспортной отрасли, но и в смежных отраслях промышленности и экономики, что увеличит налоговые поступления в бюджеты;

– повышение качества жизни людей на основе динамично развивающейся мировой экономики, создающей и требующей персонал высокой квалификации;

– ускоренный рост экономики и ВВП, как отдельных стран, так и мира в целом, не менее чем на 10% в год, так как финансовые, материальные и трудовые ресурсы будут перенаправлены с убыточных, высоко затратных и экологически опасных традиционных транспортных проектов на высокоэффективные, низко затратные и рентабельные

инфраструктурные проекты; это уменьшит нагрузку на бюджеты и налогоплательщиков и принесёт прибыль не одному поколению людей;

– повысится социальная активность людей благодаря повышению их коммуникабельности – за те же деньги можно будет доехать в 5 раз быстрее и в 10 раз дальше (в сравнении с традиционным автомобильным и железнодорожным транспортом), с более высокой комфортностью и безопасностью *(см. раздел «Доступность»)*.

Ограниченность земных ресурсов в связи с опережающим их освоение ростом народонаселения на планете породило идею о «золотом миллиарде». Эта одна из теорий фашистского толка призывает либо ограничить население на планете одним миллиардом человек путём уничтожения «недостойных»; либо и дальше усиливать паразитирование индустриально развитых государств, где как раз и проживает миллиард жителей, на странах «третьего мира», оставив им роль сырьевых придатков, мест захоронения токсичных отходов и размещения экологически опасных производств.

На самом деле, на планете Земля в комфортных условиях могут проживать, причём с более высоким уровнем потребления, чем у пресловутого «золотого миллиарда», 25 миллиардов человек. Или в среднем около 200 человек на квадратном километре суши (без учёта площади Антарктиды), или 1 человек на 5 000 м^2 (50 соток). Просто по-другому нужно организовать это проживание:

– В 21-м веке люди расселятся в пешеходные поселения-кластеры – добровольно, как они добровольно в 20-м веке стягивались в плохо приспособленные для нормальной жизни муравейники-мегаполисы. Эти поселения – что-то вроде современных деревень, площадью около квадратного километра каждое, вписанных в природную среду: тайгу, джунгли, горы, шельф моря, пустыню, с минимальными нарушениями их экологии. «Вперёд к природе» – жить нужно там, где условия проживания «на земле» могут быть созданы значительно более комфортными и безопасными, чем жизнь «на асфальте» в современных крупных городах. Собственно, под комфортное проживание в частном доме, с самообеспечением необходимыми продуктами питания, достаточно 500 м^2/чел. (или 5 соток/чел.), поэтому 9/10 (или 90%) суши будут заняты под биосферные резерваты – особо охраняемые природные территории, признанные демонстрировать сбалансированное взаимодействие природы и человека, концепцию устойчивого развития окружающей среды;

– Все инфраструктурные кластеры – жилые, торгово-развлекательные, спортивные, производственные – будут связаны друг с другом сетью безопасного, эффективного и экологически чистого высокоскоростного (до 500 км/ч) транспорта «второго уровня». Примерно



Комфортный и скоростной юнибус, 2011 год



Грузовой подвесной транспорт, 2011 год

так, как кровеносная и лимфатическая системы объединяют в единый живой организм все его органы, системы и отдельные клетки. Не нарушая при этом сложившийся природный ландшафт – необходимо построить такую сеть дорог без уничтожения плодородного слоя почвы и без выполнения земляных работ;

– Жилые дома должны быть низкоэтажной застройки и экологически безопасными для окружающей природы и проживающих в них людей, в частности, путём использования для наружных стен вакуумного струнного стекла. Такие жилища не должны отнимать у Природы землю. Почва из-под дома должна быть перенесена на «второй уровень», на плоскую крышу дома, обогащена плодородным гумусом до его содержания в природном чернозёме и использована для круглогодичного автоматизированного производства экологически чистых домашних продуктов питания.

(К сведению. Генномодифицированные продукты питания, получаемые сельхозпроизводителями без адресного контроля потребителями, на убитой и загрязнённой агрохимией почве, с единственной целью – получение сверхприбылей, не являются здоровыми продуктами питания, а зачастую – и опасными для употребления в пищу.)

– Каждая семья будет иметь свой зимний сад. Умные дома будут светлыми, зимой – тёплыми (вакуумное стекло толщиной 20 мм по теплоизоляции заменит кирпичную стену толщиной 1,5 м), а летом – прохладными, так как роль природного кондиционера выполнит без каких-либо затрат энергии слой почвы на крыше с растущим на ней садом.

Сырья хватит на строительство даже не миллиардов, а триллионов таких домов, так как двуокись кремния – основа стекла – один из самых распространённых минералов земной коры;

– Вся добывающая и перерабатывающая промышленность, металлургия, промышленная энергетика и химия, а также другие экологически опасные для земной жизни производства должны быть вынесены к концу 21-го века за пределы биосферы – в ближний космос (см. научно-популярный фильм «В небо на колесе» о неракетном пути индустриализации космоса: *http://yunitskiy.com/author/1989/1989.03.htm)*. Иначе для цивилизации наступит «точка невозврата». Созданная по сегодняшним лекалам к концу века техносфера запустит необратимый процесс уничтожения биосферы. Сработает механизм, обратный тому процессу, который запустила несколько миллиардов лет назад зародившаяся на мёртвой планете жизнь *(см. раздел «Экология»)*.

И тогда действительно на Земле может наступить время, которое так любят показывать футурологи-пессимисты в своих фильмах-катастрофах и описывать в своих «прогнозах» идеологи «золотого миллиарда».



Подвесная СТЮ

У человечества есть 50 – 75 лет времени. Вполне достаточно, чтобы построить альтернативное будущее – процветающую на планете цивилизацию, как интеллектуальную часть спасённой ею биосферы, и мощную космическую индустрию, обслуживающую эту технократическую цивилизацию. Не мы избрали технократический путь развития земной цивилизации и не нам его отменять. При этом ни на Марсе, а тем более – на Луне, нет и никогда не будет лучших условий для проживания земного человека, чем на нашей прекрасной голубой планете *(см. раздел «Космизм»)*.

2. Безопасность

Спасём от гибели… 100 миллионов человек.

Современные дороги размещены на поверхности земли, то есть на «первом уровне». Там, где находится основная часть биосферы планеты – плодородная почва, фауна и флора, где бурлит жизнь и живёт и трудится сам «царь природы», то есть человек.

Подъём путевой структуры над поверхностью земли (на ажурную и чрезвычайно прочную и надёжную эстакаду) исключит столкновение подвижного состава такой транспортной системы с пешеходами, животными, автомобилями и железнодорожными поездами, сельскохозяйственной, строительной и иной техникой.

Оснащение рельсовых автомобилей (юнибусов) противосходной системой и наличие рельсовой колеи, то есть заданной с точностью до миллиметров траектории движения, исключит иные причины аварий на дорогах.

Не станет перевёрнутых машин, лежащих в кювете, не будет обгонов и выездов на встречную полосу движения, не будут опасны гололёд и снежные сугробы на поверхности земли, разливы рек и весеннее половодье, промоины земляного полотна, трещины и ямы на асфальте, туман и проливные дожди, землетрясения и цунами, подъём уровня мирового океана.

Общеизвестно, что самая высокая транспортная аварийность – на автомобильных дорогах.

В настоящее время на дорогах мира ежегодно гибнет около 1,5 миллионов человек (с учётом послеаварийных смертей от полученных травм), а примерно на порядок больше, то есть более 15 миллионов человек ежегодно становятся инвалидами и калеками.

Суммарно это почти в 4 раза превышает население такой страны, как Грузия. И это ежегодно.

А к концу века – более, соответственно, 100 000 000 и 1 000 000 000?

В число таких людей, которым не повезло, можем попасть и мы с вами, наши родственники и дети.Статистика будет чужда к нашему горю.

Никакие меры по повышению безопасности на традиционных дорогах не действуют. Эти дороги опасны изначально, исходя из своей технической и технологической сущности. Об этом говорит и статистика – не так давно, каких-то 10–15 лет назад на дорогах мира гибло менее миллиона человек в год. Через те же 10 –15 лет их число перевалит за 2 миллиона человек в год.

Справка.

В среднем в войнах, техногенных и природных катаклизмах, от производственных травм и терроризма на планете ежегодно гибнет около 500 тысяч человек, то есть в три раза меньше, чем на дорогах. Поэтому самое совершенное орудие убийства, придуманное человеком, – не танк и автомат Калашникова, не крылатая ракета и атомная бомба, а автомобиль.

«Второй уровень» размещения, противосходная система и наличие колеи – в совокупности повысят безопасность на рельсо-струнных дорогах эстакадного типа до более высокого уровня, чем в современной авиации.

Справка.

В последние 10 лет ежегодная гибель в авиационных катастрофах на планете не превышала 1 000 человек и находилась на уровне 700 – 800 человек в год, что в 2 000 раз меньше, чем на дорогах, а с учётом появления инвалидности людей – и в 20 000 раз меньше. Для сравнения: сегодня на автомобильных дорогах в сутки (!) гибнет в 5 раз больше людей – примерно 4 тысячи человек. Можно считать, что на дорогах мира «падают и насмерть разбиваются» каждые сутки 10 самых крупных самолётов – аэробусов А380, а таких, помельче, типа А310, – и все 20 штук. А по инвалидности людей – соответственно 100 А380 и 200 А310.

Высокоскоростная (до 500 км/ч) рельсо-струнная транспортная эстакада в своём четвёртом поколении спроектирована для прохождения по всем типам грунтов, в том числе вечномёрзлым и слабым, встречающимся на планете. Оптимальные пролёты в такой эстакаде – длиной порядка 50 метров, с возможностью их увеличения при необходимости до 1 000 м и более.

Эстакада применима в адресных проектах высокоскоростных трасс в любых природно-климатических и топографических условиях планеты: годовой перепад температур – до 120 °С (от +60 °С до – 60°С), ураганный ветер – до 300 км/ч, снежные заносы – высотой до 5 м, наводнения и паводки – глубиной до 10 м, землетрясения – с амплитудой до 9 баллов по шкале Рихтера и др. Эстакада будет устойчивой к проливным дождям, обильным снегопадам, песчаным бурям, цунами, оледенению, проявлениям актов терроризма и вандализма.

При этом долговечность транспортной эстакады и путевой структуры, спроектированной и построенной по самым жёстким, действующим в настоящее время, международным нормативам для капитальных мостов и эстакад, будет не менее 100 лет.

Аналог такой транспортной эстакады был построен на грузовом полигоне первого поколения рельсо-струнных технологий в 2001 г. (г. Озёры Московской области, Россия).

3. Комфортность

Движение с удовольствием без транспортной усталости.

Сегодня мы приезжаем на работу уже уставшими, а возвращаемся домой с работы ещё более усталыми. Практически каждый день житель крупного города, а это порядка 50% населения любой индустриально развитой страны, проводит чуть ли не половину своего свободного времени в дороге. Стоя в пробках и вдыхая грязный воздух, проникающий в салон автомобиля с поверхности асфальта, или – находясь в толпе таких же, как и он, бедолаг, наступающих ему на ноги и

чихающих в лицо, в вагонах метро и электричек, в автобусах, трамваях и троллейбусах. Это не прибавляет здоровья. Скорее наоборот – исследования показали, что, например, без вреда для здоровья в самом лучшем в мире Московском метро можно находиться только три секунды.

Из-за сильнейшего шума, мощных электромагнитных полей, чрезмерной скученности людей в ограниченном подземном пространстве, не предназначенном для этих целей. Ведь человек не создан для нахождения под землёй и в течение тысячелетий использовал подземное пространство для захоронения усопших.

Даже самый «крутой» личный автомобиль не прибавляет транспортного комфорта, так как он также стоит в пробках, заставляет водителя (и пассажиров) нервничать и приводит к хроническому стрессу и гиподинамии. В том числе – из-за необходимости ежесекундно напряжённо анализировать ситуацию на дороге и прилегающей территории, чтобы безопасно управлять автомобилем.

Транспортную усталость создают также физиологические особенности человека – его вестибулярный аппарат плохо переносит частые ускорения торможения и разгона, вибрации, тряску и шум. Кроме того, утомляемость пассажира зависит не только от режимов колебаний кузова транспортного средства (ускорения и частоты), но и от длительности воздействия таких ускорений. Например, воздействие ускорений порядка 2 м/с^2, что является обычным в автомобильном и железнодорожном транспорте, допустимо без вреда для здоровья только в течение 15 мин.

Для определения транспортной комфортности даже разработан комплексный критерий – плавность хода W, учитывающий как ускорения колебаний пассажира, так и частоту этих колебаний. При W=2 ощущения у пассажира будут такими, как будто он не мчится со скоростью 500 км/ч, а сидит дома на диване.

Именно этому показателю будет соответствовать комфортность движения в высокоскоростном юнибусе, движущемся по рельсо-струнной эстакаде, построенной по RSW-технологиям. Комфорта прибавит и ощущение свободного полёта, которое каждый из нас хоть раз испытывал в своих самых светлых снах, – на высоте птичьего полёта с великолепным обзором прилегающих пейзажей.

Факторы, обеспечивающие высокую комфортность пассажирских перевозок на сети дорог ТРАНСНЕТ:

– высокая ровность и жёсткость пути (на пролёте 50 м строительные и динамические неровности – не более 10 мм), мягкость подвески (статический ход не менее 300 мм) и низкий шум (не более 50 децибел) при движении;

– невысокие ускорения разгона и торможения подвижного состава (до 0,5 м/с^2) благодаря отсутствию помех движению;

– отсутствие «пробок», перекрёстков, светофоров, пешеходных переходов и опасных участков с пониженной скоростью движения;

– автоматизированная система управления и отсутствие опасных и ненадёжных транспортных развязок;

– малое время ожидания и нахождения в пути, а также возможность поездки «от двери» «до двери» при использовании частных индивидуальных и «семейных» рельсовых автомобилей. Именно за этим направлением развития, а не за общественным транспортом – будущее ТРАНСНЕТа.

4. Доступность

Из центра Москвы в центр Санкт-Петербурга за 1 час 40 минут и за 500 рублей.

На самом быстром современном транспорте – авиационном, из центра Москвы в центр Санкт-Петербурга (650 км) пассажир доберётся в лучшем случае за три часа, то есть со средней скоростью 220 км/ч. Натерпевшись страхов в полёте и помучившись на начальном и завершающем этапах этого пути: «Город – Аэропорт» и «Аэропорт – Город». Что к тому же приведёт к существенному удорожанию такого путешествия, которое вряд ли обойдётся дешевле 3 000 рублей.

Огромный тысячетонный железнодорожный поезд, предельно нагружающий пути и буквально засасывающий под колёса животных и людей, не может безопасно мчаться с высокой скоростью по застроенной и плотно заселённой территории. Поэтому приходится сбрасывать скорость и даже в самых смелых своих прогнозах железнодорожники планируют добираться из Москвы в Санкт-Петербург за 3 часа (средняя скорость 220 км/ч) и за 3 000 рублей.

На струнном транспорте такой проезд займёт 1 час 40 минут (средняя скорость 390 км/ч) при себестоимости доставки пассажира 245 рублей.

Малое время в пути обусловлено не только высокой расчётной скоростью движения, но и другой транспортной логистикой. Маломестные рельсовые автомобили – юнибусы – вместимостью с небольшой автобус будут стартовать часто, без расписания, по типу маршрутных такси. И не будут останавливаться в промежутке – в ту же Тверь поедут другие юнибусы, конечным пунктом назначения которых и будет Тверь.

Низкая себестоимость проезда – 245 руб./пасс. – обусловлена:

– высокой топливной (энергетической) эффективностью юнибусов. При расходе 0,43 л/100 пасс.-км (см. раздел «Эффективность») и цене дизельного топлива 35 руб./л, стоимость энергии составит 98 руб./пасс. При электрификации дороги (более дорогой вариант строительства) стоимость затраченной энергии может быть снижена в 2 – 3 раза;



У самого синего моря, 2014 год

– низкими амортизационными отчислениями на ремонт и восстановление эстакады и инфраструктуры благодаря невысокой стоимости строительства (99 млн.руб./км – без электрификации дороги) и длительным межремонтным срокам (50 лет) – 71 руб./пасс.;

– низкими амортизационными отчислениями на ремонт и восстановление рельсовых автомобилей (юнибусов) благодаря их невысокой стоимости (стоимость посадочного места – до 750 000 руб./пасс.) и длительному сроку службы (25 лет) – 7 руб./пасс.

– малым количеством обслуживающего персонала, как станционного, так и линейного, включая водителей – 69 руб./пасс. При использовании автоматизированной системы управления эти расходы на заработную плату могут быть уменьшены вдвое.

Все традиционные высокоскоростные магистрали – железные дороги и дороги на магнитной подушке – убыточны как из-за высокой стоимости их строительства, так и из-за высоких издержек при эксплуатации. Рентабельность эксплуатации пытаются поднять, увеличивая цену билетов, что делает такую транспортную услугу недоступной по цене для многих категорий пользователей.

Только струнные дороги, построенные по RSW-технологиям, будут высокорентабельными. Например, на трассе «Москва – Санкт-Петербург» при цене билета всего 500 рублей доход эксплуатирующей компании составит 255 руб./пасс.

Тогда при объёме перевозок 50 000 пассажиров в сутки годовой доход будет равен 4,6 млрд. рублей и рентабельность эксплуатации данной высокоскоростной трассы составит более 100%.

Для сравнения.

Основные показатели аналогичной высокоскоростной железной дороги «Москва – Казань» протяжённостью 820 км, запланированной к строительству российским правительством: строительство обойдётся в 925 миллиардов рублей и ещё 315 миллиардов железнодорожники хотят получать в качестве государственной субсидии на этапе эксплуатации, так как этот проект в целом глубоко убыточен.

За эти же самые деньги можно будет построить струнную дорогу «Санкт-Петербург – Москва – Казань – Владивосток», которая, при очень низкой стоимости билетов, то есть будучи доступной по цене для всех категорий жителей страны, тем не менее, будет приносить доход около 100 млрд.руб./год.

5. Экологичность

Увеличим «зелёные лёгкие» планеты на площади Японии, Германии, Великобритании и Нидерландов.

Самый ценный на планете минеральный ресурс – плодородный слой почвы, на которой произрастают «зелёные лёгкие» планеты и выращивается основная часть нашей пищи. Гумус в почве создавался живой природой в течение миллионов лет не для того, чтобы на него положили асфальт или шпалы. Тем не менее, основные транспортные коммуникации 20-го века – железные дороги (около 1 млн. км) и автомобильные дороги (более 30 млн. км) – к настоящему времени уничтожили почву, «похоронив под асфальтом» на территории, превышающей суммарную площадь таких стран, как Япония, Германия, Великобритания и Нидерланды.

На этой почве ничего не растёт – она мертва. Прилегающие же к дорогам почвы, площадь которых на порядок выше, отравлены загрязнениями от автомобильных выхлопов (в них более 100 вредных веществ и канцерогенов), антиобледенительными солями, продуктами истирания шин и асфальта и т. д. На ещё большей, причём опять же на порядок, территории нарушено движение грунтовых и поверхностных вод, так как любая земляная насыпь – это низконапорная плотина, так как грунт в ней должен быть уплотнён на 10% в сравнении с естественным залеганием. Это приводит к заболачиванию одних огромных территорий и опустыниванию других столь же огромных территорий, приводя к необратимому разрушению сложившихся там природных экосистем и биогеоценозов.

Например, правительство Китая в настоящее время взяло курс на строительство высокоскоростных железных дорог. В частности, там недавно была построена самая длинная в мире высокоскоростная железная дорога «Пекин – Шанхай». В то же время существуют экспертные заключения двадцатилетней давности, в которых сделаны следующие прогнозы. Если Китай построит разветвлённую сеть высокоскоростных дорог, то насыпи этих дорог перережут истоки всех рек, движение поверхностных и грунтовых вод, миграцию животных и т. д.

Это практически уничтожит экологию и сельское хозяйство страны и может привести к массовому голоду, соизмеримому по своим масштабам с голодом в дни «культурной революции», когда в каждой китайской деревне начали ставить печи для выплавки стали и когда от голода умерло более десяти миллионов человек.

Такие же негативные последствия может создать сеть традиционных скоростных железных дорог на любой территории, если дороги пройдут в насыпи. Например, именно благодаря экологам в 90-е годы прошлого века указом Президента России было запрещено строительство высокоскоростной железной дороги «Москва – Санкт-Петербург», так как по оценкам «зелёных» экологический ущерб для страны в случае реализации этого проекта был бы соизмерим с последствиями от аварии на Чернобыльской АЭС.

По последним данным, один гектар соснового леса выделяет в год около 30 тонн кислорода – столько, сколько требуется в год для дыхания девятнадцати человек. Гектар лиственного леса выделяет около 16, а гектар сельскохозяйственных угодий – от 3 до 10 тонн кислорода в год. Поэтому «закатанные в асфальт» порядка 100 миллионов гектаров (1 млн. км^2) почв не произведут ежегодно по меньшей мере 1,5 миллиардов тонн кислорода, достаточного для дыхания 1 миллиарда человек.

Для полного сгорания 1 кг бензина требуется 3,4 кг кислорода или около 15 кг (12 м^3) воздуха. Вещества, содержащиеся в продуктах горения топлива, в том числе в выхлопных газах автомобилей, могут вызвать прогрессирующие поражения центральной нервной системы, печени, почек, мозга, половых органов, летаргию, синдром Паркинсона, пневмонию, разновидность атаксии, подагру, рак лёгких, дерматиты, интоксикацию, аллергию, респираторные и другие заболевания. Вероятность возникновения заболеваний возрастает по мере увеличения времени воздействия вредных веществ и повышения их концентрации, как, например, это происходит в современных мегаполисах.

Переход на RSW-технологии ежегодно сэкономит на 25 млн. км высокоскоростных дорог 31,2 миллиарда тонн топлива *(см. раздел*

«Эффективность»). На сжигание такого количества топлива из атмосферы не будет дополнительно изъято 106 миллиардов тонн кислорода, достаточного для дыхания 67 миллиардов человек. Кроме того, отказ от ежегодного сжигания 31,2 млрд. тонн топлива исключит дополнительный выброс в окружающую среду токсичных и канцерогенных веществ, а их более 100: оксид углерода – 650 млн. тонн, оксид азота – 550 млн. тонн, диоксид серы – 238 млн. тонн, альдегиды – 30 млн. тонн, сажа – 155 млн. тонн (данные приведены для дизельного двигателя).

И не важно – это топливо было бы сожжено непосредственно в двигателях внутреннего сгорания подвижного состава или в топках удалённых тепловых электростанций (для электрифицированных дорог). Или на атомных электростанциях, поскольку отсутствуют убедительные доказательства того, что «букет» радиоактивных отходов от «горения» ядерного топлива, которые необходимо затем хранить тысячи лет в нашем доме – на планете Земля, – «лучше» перечисленных выше продуктов горения химического топлива. С позиций планетарной экологии, а именно туда всё сильнее и сильнее вмешивается человек – это не имеет принципиального значения.

Ежегодное сжигание дополнительных 31,2 млрд. тонн топлива совместно с 106 млрд. тонн атмосферного кислорода дало бы 31,2 + 106 = 137,2 млрд. тонн дополнительных отходов. И опять неважно, «экологически чистым» или «экологически грязным» было исходное топливо – это всё схоластика. Природа будет загрязнена в любом случае – тем, что в ней ранее отсутствовало, в том числе – колоссальной дополнительной энергией от сжигания десятков миллиардов тонн топлива.

Кроме того, не нужно будет производить дополнительные сотни миллиардов тонн металла и кубометров бетона, необходимых для строительства 25 млн. км высокоскоростных эстакадных дорог *(см. раздел «Ресурсность»),* а также ежегодно дополнительно добывать десятки миллиардов тонн нефти и других видов энергетических ресурсов, необходимых для функционирования этих дорог. Не понадобятся также миллиарды киловатт избыточных мощностей привода подвижного состава, которые не нужно будет изготавливать и которые не будут загрязнять окружающую среду не только продуктами горения топлива, но и сильнейшим шумом при своей работе. Экологическая польза от этого колоссальна и с трудом поддаётся подсчётам.

Можно подробнее осветить только один из перечисленных экологических преимуществ RSW-технологий – экономия на ресурсах при массовом производстве подвижного состава. Например, современный самолёт на одного пассажира перевозит (причём поднимая на высоту 10–12 км, тратя на это огромное дополнительное количество энергии) до одной тонны веса своей конструкции и топлива.

При этом одно посадочное место в современном аэробусе стоит до $500 – 600 тыс., а весь самолётный парк для выполнения аналогичной транспортной работы, что и сеть ТРАНСНЕТ протяжённостью 25 млн. км, обошёлся бы заказчику в дополнительные $75 триллионов.

Чтобы образнее представить себе разницу между авиацией и ТРАНСНЕТ, проведём мысленный эксперимент. Представим, что нам нужно добраться до соседней деревни в 4 км пути. И есть два варианта путешествия: 1) пройти пешком по горизонтальной дороге и за 45 минут (столько времени летит самолёт из аэропорта Москвы в аэропорт Санкт-Петербурга) добраться до цели; 2) нацепить рюкзак весом в 1 тонну и добраться до цели за те же 45 минут, по пути преодолев гору высотой 10 – 12 км. Вариант 1) – это ТРАНСНЕТ, вариант 2) – это современная авиация.

Современные железнодорожные вагоны топливо не возят, зато «железа» – до 1,8 тонны на одного пассажира купейного вагона, а с учётом веса электровоза – до 2,5 т/пасс., что крайне неэффективно с экологической точки зрения. При этом каждое пассажирское место на железной дороге обходится также недёшево, причём чем выше скорость, тем дороже. Например, в скоростных поездах «Сапсан», закупленных Россией в Германии и развивающих скорость до 250 км/ч, каждое сидячее место обошлось налогоплательщику почти в $200 тыс.

Юнибус же, даже высокоскоростной (500 км/час), конструктивно не сложнее современного легкового автомобиля (или микроавтобуса) и имеет примерно те же массогабаритные и стоимостные характеристики: «дешёвого железа» – до 250 – 300 кг/пасс., стоимость (при серийном производстве) – до $20 – 25 тыс./пасс.

Земляные насыпи железных (в том числе высокоскоростных) и автомобильных дорог накрывают, то есть изымают у землепользователя с учётом инфраструктуры минимум четыре гектара почв на каждом километре протяжённости. Если во всём мире будет построено 25 млн. км высокоскоростных междугородных и международных струнных трасс, построенных в эстакадном исполнении по RSW-технологиям, то это спасёт от уничтожения ещё порядка одного миллиона квадратных километров почв.

При усреднённой стоимости изымаемой (уничтожаемой) под строительство почвы $1 млн./га стоимость спасённой земли составит $100 триллионов, а при стоимости $10 млн./га в будущем (стоимость земли постоянно растёт) – $1 000 триллионов. Это – не считая проблем с экологией, которые создала бы эта дополнительно изъятая из земной биосферы почва на таких огромных территориях, что описано выше.

Соотношение между кислородом, углекислым газом, вредными и опасными веществами искусственного происхождения в атмосфере,



Грузовой состав СТЮ, 2001 год

воде и почве уже в недалёком будущем может вывести нас за пределы тех условий, в которых возможно существование человека как одного из видов живых организмов на планете Земля. Если, конечно же, цивилизация не изменит своё отношение к традиционным тенденциям в развитии транспорта и техносферы в целом, существующей в полном объёме всего пару столетий, но уже вступившей в серьёзнейшие экологические противоречия с биосферой, насчитывающей миллиарды лет эволюции.

К сведению.

Существует стойкое заблуждение, что можно создать экологически безопасные индустриальные технологии замкнутого типа. Но это в принципе невозможно, что подтверждается следующим примером.

По современным научным представлениям жизнь зародилась на Земле более трёх миллиардов лет назад. Развиваясь, приспосабливаясь к существовавшим тогда на планете условиям, живые организмы начали преобразовывать окружающую среду.

Эти преобразования были не меньшими, чем те, которые происходили с живыми организмами по мере их развития и совершенствования. Так, на мёртвой вначале и пустынной планете появился в атмосфере кислород, а затем и озоновый слой, плодородная почва, коралловые острова, современный ландшафт с его болотами, тундрой,

тайгой и джунглями (без появления жизни на планете современный земной ландшафт напоминал бы поверхность Марса). Так появилась биосфера, в которой миллионы видов живых организмов и преобразованная ими планета за миллиарды лет эволюции идеально друг к другу подогнаны. Здесь нет ничего лишнего.

Но вот появился человек, который благодаря разуму стал усиливать мощь своих мускулов, органов чувств, интеллекта, начал создавать технику, осваивать индустриальные технологические процессы. Это произошло десятки тысяч лет назад, когда первобытные люди стали изготавливать первые примитивные орудия труда, готовить пищу на костре и выделывать шкуры зверей. Именно тогда человечество встало на технологический путь развития, и нам не дано сегодня это изменить. Современная индустриальная мощь земной цивилизации – лишь логическое продолжение технократического направления интеллектуального развития человека.

Заводы, фабрики, электростанции, станки, автомобили, самолёты – это аналоги живых организмов в биосфере. И они, как и живые организмы, обмениваются с окружающей средой энергией и веществом, поэтому неизбежно должны преобразовывать Природу. Только с точки зрения биологии происходит загрязнение окружающей среды. С технической точки зрения заводы, фабрики, электростанции ничего не загрязняют. На входе у них сырьё и энергия, на выходе – готовая продукция, заказанная Человеком, и преобразованное исходное сырьё (за вычетом готовой продукции), которое, естественно, попадает туда же, откуда и было взято, – в окружающую среду. Избежать этого невозможно принципиально. Создать замкнутые технологические циклы, чтобы таким образом решать экологические проблемы, также принципиально невозможно. Это примерно то же самое, если, например, искать способ запретить корове наряду с молоком вырабатывать навоз, мочу и метан.

Даже биосфера в целом не является замкнутой системой. Ведь она преобразила ранее мёртвую планету. Замкнутой является лишь система «Земля – Биосфера». При этом вся земная биосфера построена на фундаменте из биологических отходов. Кислород в атмосфере и, соответственно, озоновый слой – это отход фотосинтеза зелёных растений и водорослей; плодородная часть почвы – гумус – продукт биохимического разложения (гниения) растительных и животных остатков и т.д.

Даже вся техносфера, а не отдельный завод или фабрика, в условиях отдельно взятой планеты не может быть замкнутой системой. Техносфера неизбежно будет преобразовывать Землю. Но в какую сторону?

Кислородосодержащая атмосфера не нужна техносфере – при отсутствии кислорода те же автомобили прекрасно работали бы, если кроме бака с горючим был бы ещё и бак с окислителем, как в ракете.

Поэтому, например, уже сегодня промышленность США, в том числе автомобильный парк страны, потребляет больше кислорода, чем вырабатывают его зелёные растения на территории Америки. Американцы живут в долг. Они потребляют кислород, вырабатываемый российской тайгой и джунглями Амазонки.

Техносфере плодородная почва не нужна. Поэтому на планете всё меньше и меньше плодородной земли, а всё больше и больше шлака, золы, терриконов, радиоактивных отходов. Кислотные дожди, смог, разрушение озонового слоя, повышенный уровень радиоактивности и канцерогенов в воздухе, воде и почве – всё это неизбежно. Можно лишь замедлить процесс преобразования земной природы, биосферы, но остановить его нельзя. Техносфера занимает ту же экологическую нишу, что и биосфера в целом.

Экологические проблемы встали остро в настоящее время только потому, что техносфера по своей энерговооружённости, то есть по возможностям преобразования окружающей среды, приблизилась к биосфере в целом. Например, сейчас биосфера воспроизводит ежегодно чуть более 200 миллиардов тонн сухого органического вещества, что в пересчёте на топливо всего на порядок больше годового потребления энергии всей техникой, имеющейся в распоряжении земной цивилизации. А объём перемещаемого и перерабатываемого техникой грунта, руды, угля, нефти, природного газа и других видов сырья уже вплотную приблизился к объёму производства органического вещества биосферой.

Кардинальный выход из сложившейся ситуации только один: необходимо предоставить техносфере экологическую нишу вне биосферы. Только это обеспечит сохранение и развитие биосферы по тем законам и направлениям, которые были сформированы в течение миллиардов лет эволюции, а также гармоничное взаимодействие общности людей как биологических объектов с биосферой.

Такой экологической ниши для техносферы на планете Земля нет. Но она есть в космосе, где для большинства технологических процессов идеальные условия: невесомость, глубокий вакуум, сверхвысокие и криогенные температуры, неограниченные сырьевые, энергетические и пространственные ресурсы.

Таким образом, мы приходим к выводу о необходимости индустриализации космоса из чисто экологических изображений *(см. раздел «Космизм»)*. Для широкомасштабного освоения космоса у человечества не так уж много времени, так как по целому ряду прогнозов из-за усиливающегося технократического гнёта на биосферу её необратимая деградация, а с ней и деградация человеческого рода начнётся через два-три поколения.

6. Эффективность

Литр топлива: 230 км пути на скорости 500 км/ч, или 2 050 км на скорости 100 км/ч.

При движении любого колёсного транспортного средства энергия расходуется: 1) на преодоление сопротивления качению колеса; 2) на аэродинамическое сопротивление. Первое зависит от массы транспортного средства и от коэффициента сопротивления качению, при этом у стального колеса эта характеристика на малых скоростях на порядок лучше, чем у пневматического. Второе зависит от миделя (площади поперечного сечения корпуса), аэродинамических качеств корпуса и внешних условий – например, близко расположенный экран (асфальтобетонное полотно, поверхность земли и др.) могут в разы ухудшить аэродинамику. Ещё порядка 10% затрат энергии возьмут на себя редуктор и другие аналогичные механизмы транспортного средства.

Пятидесятиместный юнибус на стальных колёсах с усовершенствованной запатентованной аэродинамикой массой 10 тонн при скорости 500 км/ч потребует мощности двигателя 398 кВт, или 7,96 кВт/пасс. Из них 368 кВт (или 92,5%) – уйдут на аэродинамику, а 30 кВт (или 7,5%) – на стальные колёса. В пересчёте на топливо такой юнибус будет расходовать 21,5 л дизельного топлива на 100 км пути, или 0,43 л/100 пасс.-км. Эти результаты построены на экспериментальных данных: коэффициент аэродинамического сопротивления юнибуса Сх= 0,08 (экспериментально получен в результате продувок в аэродинамической трубе ЦНИИ им. Крылова в г. Санкт-Петербурге), площадь миделя fм= 2,5 м^2 (проектные данные), коэффициент трения качения стального колеса по головке струнного рельса Кк= 0,002 (экспериментальные данные, полученные на полигоне в г. Озёры Московской области). Таким образом, если юнибус заправить топливом из расчёта 1 л/пасс., то он проедет около 230 км со скоростью 500 км/ч. Если скорость движения уменьшить до 100 км/ч, то этот же юнибус проедет 2 050 км.

Для сравнения.

Такой же вместимости автомобиль на пневматических шинах, движущийся по асфальту и имеющий «вылизанные» аэродинамические обводы самого дорогого автомобиля «Бугатти», при той же скорости 500 км/ч потребовал бы увеличения мощности привода до 3 110 кВт – а это 5 танковых двигателей. Из них 1 660 кВт – на аэродинамику (у «Бугатти» Сх= 0,36), 1 450 кВт – на пневматические колёса, так как сопротивление качению таких колёс прогрессирует с увеличением скорости и при высоких оборотах колеса ухудшается ещё на порядок. При избыточной мощности, равной 3 110 кВт – 368 кВт = 2 742 кВт, такое колёсное транспортное средство при его непрерывной работе перерасходовало бы в сутки 17,7 тонн топлива, в год – 6,5 тысяч тонн, а за 20-летний срок службы – 130 тыс. тонн, или 43 полновесных железнодорожных состава с топливом.

Ещё более разительными будут преимущества юнибуса перед самым экономичным в мире самолётом – аэробусом А380. Хотя скорость юнибуса всего 500 км/ч, а крейсерская скорость А380 – 890 км/ч, их можно корректно сравнивать друг с другом, так как на расстояниях до 2 500 км юнибус будет даже более скоростным транспортом в логистической цепочке «от двери» «до двери».

Например, из центра Москвы до центра Санкт-Петербурга (650 км) пассажир доберётся на юнибусе за 1 час 40 минут (средняя скорость 390 км/ч), а воспользовавшись услугами авиации – в лучшем случае за 3 часа (средняя скорость 220 км/ч). При этом пассажиру в последнем случае придётся дополнительно пользоваться другими видами транспорта и доплачивать за проезд на участках пути «Город – Аэропорт» и «Аэропорт – Город», в том числе – за дополнительный расход энергии (топлива).

Вместимость топливных баков А380 – 320.000 л (250 тонн авиационного керосина). Аэробус полностью выработает баки за 17,5 часов полёта или в сутки способен сжечь (при непрерывной работе) 343 тонны керосина, за год – 125 тыс. тонн, за двадцатилетний срок эксплуатации – 2,5 миллиона тонн (!). Можно себе представить, какой экологический ущерб наносит только один самолёт, сжигающий миллионы тонн топлива в самой уязвимой части атмосферы – в нижних слоях стратосферы, где, собственно, начинается защитный биосферный озоновый слой. Также известно, что некоторые продукты горения самолётных двигателей вымываются на таких высотах в течение года и в течение этого года разрушают озон, спасающий всё живое на планете от губительного ультрафиолетового излучения Солнца. При этом необходимо помнить, что для сжигания этих 2,5 миллионов тонн керосина из атмосферы будет безвозвратно изъято около 8,5 миллионов тонн атмосферного кислорода (которым мы все дышим) и будет выброшено в озоновом слое более ста экологически опасных канцерогенных и химически активных продуктов горения общей массой 11 миллионов тонн. Причём отходы от горения этого топлива в озоновом слое будут не просто находиться, а будут выброшены туда в виде ионизированного газа – с высокой скоростью и с высокой температурой.

Такой же вместимости, как и А380 (525 пассажиров), поезд, составленный из юнибусов, будет расходовать более экологически чистой электрической энергии, в пересчёте на топливо (см. выше): в сутки – 27 тонн, за год – 9,9 тыс. тонн, за двадцатилетний срок эксплуатации – 197 тыс. тонн. Экономия в сравнении с А380 – 2,3 миллиона тонн (!) за двадцать лет непрерывной эксплуатации. А это – 767 железнодо-

рожных эшелонов по 60 вагонов-цистерн вместимостью по 50 тонн топлива каждая!

Примерно такие же преимущества по экономии энергии (топлива) юнибусы будут иметь перед высокоскоростными железными дорогами и поездами на магнитной подушке, которые для получения скорости в 500 км/ч имеют привод удельной мощностью 70 – 80 кВт/пасс., в то время как у юнибуса этот показатель равен 8 – 10 кВт/пасс. Соответственно, юнибусы будут в 7 – 8 раз экономичнее.

Выдержка из заключения Института проблем транспорта Российской Академии наук: «…Струнный транспорт Юницкого является самой экономичной транспортной системой из всех известных. В сравнении с самолётом – в 8 раз, поездом на магнитном подвесе – в 9 раз, высокоскоростной железной дорогой – в 3 раза…» (см.: http://www.yunitskiy.com/author/2009/2009_30.pdf).

Особенно впечатляющими преимущества сети дорог ТРАНСНЕТ будут в планетарном масштабе. Рассмотрим условную экономию топлива на 25 миллионах километров высокоскоростных дорог, которые будут построены в 21-м веке по RSW-технологиям. Это не так много дорог, учитывая тот факт, что в 20-м веке на планете было построено более 30 миллионов километров всевозможных дорог, но их оказалось недостаточно, поэтому повсеместно идёт строительство всё новых и новых дорог. Только в одной России, чтобы догнать США по протяжённости сети дорог, необходимо построить не менее 5 миллионов километров новых трасс.

Для обслуживания такой сети дорог, протяжённостью 25 млн. км, необходимо не менее 250 тысяч юнибусов – условных поездов вместимостью по 525 пассажиров каждый, то есть как у аэробуса А380. Это не так много подвижного состава: 1 «поезд» на 200 км дорог (в одноколейном измерении) при средней частоте следования 24 минуты. По сравнению с авиацией, выполняющей такую же транспортную работу, условная экономия топлива на такой сети дорог составит 31,2 миллиарда тонн в год общей стоимостью около $40 триллионов (!).

В настоящее время на планете ежегодно добывается около 6 млрд. тонн нефти; разведанные мировые запасы нефти – около 150 млрд. тонн.

Эффективность сети ТРАНСНЕТ значительно повысит её многофункциональность. Рельсо-струнная эстакада спроектирована с возможностью совмещения с ней многоканальных линий связи (проводной, оптоволоконной, сотовой и радиорелейной), линий электропередач (кабельных и воздушных), а также солнечных и ветряных электростанций, как для собственных нужд, так и для предоставления соответствующих услуг сторонним пользователям.

ТРАНСНЕТ станет не столько транспортной, сколько коммуникационной сетью, по которой эффективно, безопасно и экологично будут перемещаться пассажиры, грузы, энергия и информация. Поэтому сеть ТРАНСНЕТ будет настолько эффективной, что способна будет окупить своё создание только за счёт своей многофункциональности, без учёта транспортных возможностей сети.

7. Ресурсность

Экономия сырья, энергии, земли, труда и финансов – минимум в 10 раз.

21-й век станет веком экономии ресурсов – энергетических, сырьевых, минеральных, пространственных, финансовых, трудовых, продовольственных и др. И это имеет прямое отношение к транспортным коммуникациям. Они должны быть только на «втором» уровне – над поверхностью земли, уже давным-давно занятой флорой и фауной, где ТРАНСНЕТ будет вне конкуренции.

В 20-м веке население планеты выросло в 4 раза, а ВВП – в 20, что увеличило спрос на некоторые природные ресурсы на 2 000%. При этом мир вступил в эпоху дорогих ресурсов – эпоха низких цен осталась в прошлом. Рост среднего класса на 3 миллиарда человек в течение ближайших 20 лет резко увеличит спрос на новые ресурсы, а поиск новых источников сырья, энергии, воды и пищи будет дорогим и трудным. Скачок спроса произойдет в любой момент, и нас может настигнуть «ресурсная революция».

Дефицит или рост цен на один тип ресурсов может перекинуться на другие. Попытка удовлетворить растущий спрос пропорциональным ростом производства потребует в будущем дополнительных инвестиций до $10 триллионов в год и несёт для цивилизации серьёзные риски.

ТРАНСНЕТ сможет дать человечеству двойную экономию.

Во-первых, грузовые струнные трассы дадут дешёвый доступ к недоступным в настоящее время минеральным ресурсам, размещённым, например, высоко в горах, в тундре и на шельфе Северного Ледовитого океана, в глубине обширных пустынь, в глубине материков, например, в Австралии.

Доступные минеральные ресурсы позволят мировой экономике и дальше динамично развиваться.

Во-вторых, грузопассажирские струнные дороги позволят на порядок дешевле и на порядок с меньшими затратами сырьевых, энергетических и иных ресурсов создать разветвлённую мировую сеть транспортно-инфраструктурных коммуникаций, совмещённых с информационными и энергетическими сетями.

При этом, в двадцать первом веке практически весь транспорт перейдёт на «второй» уровень, оставив «первый» уровень природе и людям. Это позволит повысить коммуникативность земной цивилизации – по данным ООН потребность людей в поездках за ближайшие 50 лет должна увеличиться в 5 – 6 раз при значительном увеличении скорости и дальности этих перемещений.

Особенность любой высокоскоростной путевой структуры – требуемая, из соображений комфорта и безопасности чрезвычайно высокая ровность пути, обусловленная не только строительными неровностями конструкций, но и статическими и динамическими деформациями пролётных строений под движущейся с высокой скоростью нагрузкой.

Например, при длине пролёта 50 м и скорости движения 500 км/ч, максимальные неровности с учётом строительных (технологических) погрешностей и динамических деформаций пролётного строения под нагрузкой не должны превышать 10 мм (или 1/5 000 от длины пролёта).

Спроектированная высокоскоростная рельсо-струнная эстакада удовлетворяет перечисленным требованиям. Ажурная путевая структура, размещённая над поверхностью земли на «втором» уровне, имеет низкую материалоёмкость и, соответственно, низкий расход минеральных ресурсов на своё сооружение: стали и стальных конструкций, цветных металлов, железобетона, бетона, цемента, арматуры, щебня, песка, грунта и т. д.

При этом благодаря неразрезной конструкции струнного рельса (на всём протяжении он не имеет деформационных и других швов, так как сварен в одну плеть) несущая способность поддерживающих опор повышается на порядок. А поскольку таких опор большинство в конструкции дороги «второго уровня» – на одну анкерную опору приходится порядка 100 промежуточных опор, соответственно на порядок снижается материалоёмкость и стоимость опор. Расход конструкционных материалов на 1 км протяжённости двухколейной предварительно напряжённой – растянутой – высокоскоростной (500 км/ч) рельсо-струнной эстакады составляет: мостовая сталь – до 600 т/км (из них: путевая структура – до 350 т/км; опоры – анкерные и промежуточные – до 250 т/км), железобетон – до 900 т/км (из них: путевая структура – до 300 т/км; опоры – анкерные и промежуточные – до 600 т/км). Гарантированная долговечность такой транспортной эстакады составит сто лет.

Её аналог был построен на полигоне первого поколения струнного транспорта в 2001 г. (г. Озёры Московской области, Россия) с расходом стали на эстакаду – до 120 кг/м на один путь.

Для сравнения *приводим основные данные по высокоскоростной железной дороге в эстакадном исполнении, построенной по японским технологиям в 2000 – 2007 гг. на острове Тайвань для движения со скоростью до 350 км/ч.*

Основные ресурсные характеристики этой дороги, имеющей протяжённость 345 км и стоимость, по разным оценкам, от $15 до $18 миллиардов (или $43,5–$52,2 млн./км в ценах 2005 г.; в ценах 2014 г. эти цифры должны возрасти примерно в 2 раза):

– длина пролётов 35 м;

– фундаменты сверхмассивных железобетонных опор установлены на четырёх буронабивных железобетонных сваях диаметром 2 м и длиной до 60 м каждая (масса только свайного фундамента под каждой опорой может достигать 1 800 тонн, или более 50 т на погонный метр трассы!);

– мощные пролётные строения в виде двух предварительно напряжённых сборных железобетонных балок шириной 6 м, высотой 3 м и массой по 800 тонн каждая на пролёте;

– на несущие балки уложена железобетонная предварительно напряжённая плита шириной 13 м и массой 500 т на пролёте;

– на плите размещена рельсошпальная решётка двухпутной высокоскоростной железной дороги.

Расход конструкционных материалов на такую эстакаду составляет (с учётом рельсошпальной решётки): высокопрочная сталь (преимущественно арматура в железобетонных конструкциях) – 11 400 т/км, железобетон – 109 000 т/км.

Примерно такой же материалоёмкой, как и описанная, является эстакада для поездов на магнитной подушке «Трансрапид» разработки компании «Сименс».

Таким образом, условная экономия основных строительных и конструкционных материалов при использовании RSW-технологий составляет:

сталь – 10 800 т/км, железобетон – 108 100 т/км (или 45 000 м3/км).

Поэтому на высокоскоростной сети дорог ТРАНСНЕТ протяжённостью 25 миллионов километров, которая будет построена в 21-м веке на планете, условная экономия минеральных ресурсов составит: сталь – 270 миллиардов тонн, железобетон – 2,7 триллиона тонн (или 1 125 миллиардов кубических метров).

К сведению.

В настоящее время в мире выплавляется 1,5 миллиарда тонн стали в год. Для дополнительного получения сэкономленных 270 млрд. тонн стали и проката из неё было бы дополнительно выброшено в окружающую среду (в миллиардах тонн): пыли – более 32, сернистого ангидрида – более 17, оксида углерода – более 38, оксида азота –

более 3,8, сточных вод – более 50 триллионов кубометров (50 тысяч кубокилометров).

Для выплавки такого количества стали в течение 50 лет не понадобится 540 крупных металлургических предприятий производительностью по 10 млн.т/год с большим количеством цехов и вспомогательных служб, которые заняли бы территорию в 500 тыс. га.

И не были бы дополнительно изъяты земельные угодья, нарушенные горными работами, занятые отвалами, золо- и шламонакопителями площадью более 62,5 млн. га (или более 625 тыс. км^2 – почти три площади такой страны, как Великобритания).

Не было бы добыто – в карьерах и шахтах – более 1,2 триллионов тонн различного исчерпаемого сырья (в том числе коксующегося угля), после переработки которого только в твёрдые и экологически опасные отходы не попали бы более 120 миллиардов тонн различных экологически опасных и канцерогенных веществ.

Ещё больше потребовалось бы ресурсов (в том числе энергетических, земельных, людских, финансовых и др.) и не меньше появилось бы глобальных экологических проблем – при производстве и укладке в конструкции дополнительных 1,125 триллионов кубометров (2,7 триллиона тонн) железобетона, сэкономленного при использовании RSW-технологий на 25 млн. км дорог эстакадного типа.

При этом необходимо особо отметить преимущества эстакады, как опорной конструкции для высокоскоростной путевой структуры, перед традиционной земляной насыпью (выемкой), а также – щебёночно-песчаной подушкой и рельсошпальной решёткой высокоскоростной железной дороги.

При строительстве рельсо-струнной эстакады точечный объём земляных работ будет снижен более чем в 100 раз в сравнении с прокладкой такой же дороги в линейной насыпи. Поэтому ландшафту и биогеоценозу в зоне строительства не будет нанесён какой-либо ущерб и не потребуется рекультивация земель. Это особенно важно при прокладке трассы по вечномёрзлым и слабым грунтам, которые не способны выдержать дополнительную нагрузку от насыпи, не только весовую, но и тепловую в летний период времени. Кроме того, не только сама земляная насыпь, но и подстилающие грунты на традиционных высокоскоростных дорогах должны быть плотными (дополнительно уплотнены примерно на 10%), что превращает такую дорогу в протяжённую низконапорную плотину, перерезающую истоки рек, движение грунтовых и поверхностных, в том числе паводковых, вод.

Такая чрезвычайно материалоёмкая насыпь, местами достигающая высоты 10 метров и более (или порядка 500 тыс. тонн грунта на каждый километр протяжённости дороги), нарушает миграцию животных, угнетает природное биоразнообразие, препятствует перемещению сельскохозяйственной и иной техники. При этом из-за опасности выхода на путь крупных животных (лось, корова, дикий кабан), что привело бы к крушению и сходу с рельсов высокоскоростного подвижного состава, такую насыпь железнодорожники вынуждены ограждать.

Причём стоимость только такого традиционного ограждения, а также сопутствующей насыпи традиционной транспортной инфраструктуры (водопропускные сооружения, мосты, путепроводы, многоуровневые развязки и др.) будут значительно дороже всей рельсострунной эстакады такой же протяжённости.

Ещё одно из преимуществ RSW-технологий – экономия на ресурсах при массовом производстве подвижного состава. Например, современный самолёт на одного пассажира перевозит (причём поднимая на высоту 10 – 12 км, тратя на это огромное дополнительное количество энергии) до одной тонны своей конструкции и топлива.

За этой избыточной стоимостью стоят нерационально использованные, причём ограниченные (а значит не использованные для иных, более разумных, целей) сырьевые, трудовые, в том числе социальные, и финансовые ресурсы нашей цивилизации. Современные железнодорожные вагоны топливо не перевозят, зато «железа» в них – до 1,8 тонн на одного пассажира купейного вагона, а с учётом веса электровоза – до 2,5 т/пасс., что крайне неэффективно с ресурсной точки зрения. При этом каждое пассажирское место на железной дороге обходится также недёшево, причём чем выше расчётная скорость движения – тем дороже.

Например, в скоростных поездах «Сапсан», закупленных Россией в Германии и развивающих скорость всего 250 км/ч, каждое сидячее место обошлось налогоплательщику почти в $200 тыс.

Юнибус же, даже высокоскоростной (500 км/час), конструктивно не сложнее современного легкового автомобиля (микроавтобуса) и имеет примерно те же массогабаритные и стоимостные характеристики: «дешёвого железа» – до 250 – 300 кг/пасс., стоимость (при серийном производстве) – до $20 – 25 тыс./пасс.

К сведению.

Экономия инвестиционных затрат на строительство одного километра рельсо-струнной эстакады, в сравнении с эстакадой высокоскоростной железной дороги и для поездов на магнитной подушке, составит около $60 млн./км – с учётом неизбежного удорожания традиционных транспортных эстакад в сложных природно-климатических условиях прохождения большинства трасс.

Если во всём мире будет построено хотя 25 млн. км высокоскоростных междугородных и международных трасс эстакадного типа

(к настоящему времени на планете построено более 30 млн. км автомобильных и более 1 млн. км железных дорог), то человечество сэкономит на создании сети высокоскоростных дорог 1,5 квадриллиона (или $1 500 триллионов) финансовых ресурсов.

Эта экономия будет за счёт экономии невозобновляемых ресурсов – природных (руда, нефть, уголь и др.) и трудовых (не будет выполнен ненужный, неэффективный, гигантский труд не только на самом строительстве, но и при добыче руды и нефти, выплавке и прокате стали, приготовлении бетона, а также по их транспортировке на сотни и тысячи километров и т.п.).

Земляные насыпи железных (в том числе высокоскоростных) и автомобильных дорог накрывают (отнимают у землепользователя) с учётом инфраструктуры минимум 4 га почв на каждом километре протяжённости.

При строительстве сети дорог ТРАНСНЕТ протяжённостью 25 млн. км это спасёт от уничтожения порядка 1 000 000 квадратных километров почв – такова площадь четырёх Великобританий.

При усреднённой стоимости изымаемой под строительство земли $1 млн./га стоимость спасённой земли составит $100 триллионов, при стоимости $10 млн./га (земля постоянно дорожает и к концу века может в среднем стоить и дороже) – $1 000 триллионов (или $1 квадриллион).

Спасена будет не просто земля, а плодородная почва. Ведь самый ценный минеральный ресурс на планете, безусловно, – это живая почва, которая, собственно, и даёт всем нам жизнь; при этом гумус в почве создавался живыми организмами в течение миллионов лет не для того, чтобы его «закатали в асфальт».

8. Космизм

Планета – для жизни, космос – для индустриальных технологий.

Человечество не имеет опыта индустриального освоения околоземного космического пространства. Да и какой должна быть космическая индустрия? Каковы её функции, каковы объёмы и виды вырабатываемой продукции? Где в основном будет потребляться эта продукция – в космосе или на Земле? Вопросов может быть задано множество. И на них невозможно дать однозначные ответы. Всё будет зависеть от тех конкретных путей развития, какие изберёт наша земная цивилизация, вставшая на технократический путь развития тысячи лет назад. При этом мы, ныне живущие, не выбирали в прошлом именно этот путь интеллектуального развития цивилизации, и нам не дано этот вектор изменить в будущем.

Первобытные технологи и их соплеменники, выделывавшие шкуры и готовившие пищу на костре, в 20 лет умирали от рака лёгких.

Пока не догадались вынести эти технологии за пределы своего дома – пещеры.

Прошли десятки тысяч лет. И вот современные технологи и их соплеменники до исступления спорят, в каком из углов комнат нашего общего дома под названием «биосфера» построить атомную электростанцию, а в каком – хоронить на тысячи лет её радиоактивные отходы; где плавить миллиарды тонн стали и добывать ещё больше угля, нефти и природного газа, а затем – где и как их сжигать? Где выбрасывать углекислый газ и как «безопасно» разрушать крышу своего дома – озоновый слой? И получать за это даже Нобелевские премии. Да и вообще, как «экологически чистое» поселить смерть не только в углах, но и в самом центре этих комнат, не спрашивая мнения большинства жильцов общего дома и не учитывая обитателей флоры и фауны.

Выход один.

Необходимо проявить смекалку и мужество первобытного человека – вынести экологически опасные производства за пределы своего биосферного дома, то есть в ближний космос. Там идеальные условия для самых современных технологий – невесомость и глубокий вакуум. Там круглогодично, днём и ночью вот уже пять миллиардов лет работает природный экологически чистый термоядерный реактор под названием «Солнце», который без всяких побочных эффектов типа «Чернобыль» обеспечит внеземную индустрию энергией на миллионы лет последующего развития. Там бесконечные сырьевые, энергетические, технологические и пространственные ресурсы.

Да и экологических проблем с биосферных позиций в космосе не будет – мёртвые индустриальные отходы не смогут изменить экологию мёртвой же среды. Даже взрывы сверхновых звёзд – что трудно себе вообразить – там обычное дело. Да и что в космосе может изменить завод, выплавляющий какой-то миллиард тонн пеностали в год, которая будет легче воды, но будет прочнее обычной стали и прослужит человечеству на Земле без следов коррозии сотни лет? Или завод, производящий несколько тысяч тонн уникальных лекарств, которые могут быть получены только в условиях невесомости?

Объективные причины должны в будущем переместить сферу материального производства почти целиком в космос. В то же время человечество как биологический вид живых организмов на нашей планете является продуктом нескольких миллиардов лет эволюции в земных условиях. Мы идеально подогнаны к земной силе тяжести, земной атмосфере, магнитному и электрическому полю Земли, земным продуктам питания и ещё многому другому земному, о чём даже не подозреваем, но без чего не сможем существовать не только сегодня, но и в обозримом будущем.

Нигде в нашей огромной Вселенной для нас, землян, не может быть более подходящих условий, чем на нашей прекрасной голубой планете. Поэтому основной потребитель продукции космической индустрии, а это миллиарды человек, будет находиться на Земле. Именно по этой причине грузопоток на трассе «Земля – Орбита – Земля» должен составлять миллионы, а со временем – миллиарды тонн грузов в год.

К сведению.

Безусловно, освоив космическое пространство как новую среду обитания с условиями, принципиально отличающимися от земных, часть человечества, пожелавшая жить в космосе, со временем преобразует себя под эти условия. Правда, в отличие от рыбы, в доисторические времена вышедшей на сушу, что в итоге привело к появлению на планете и человека, космический человек будет эволюционировать сознательно. Но это слишком отдалённая перспектива, которая не поддаётся разумному осмыслению.

За всю историю ракетной космонавтики на орбиту, а это в среднем высота 300 км, выводилось не более 500 тонн грузов ежегодно. Такую же транспортную работу – до 500 тонн в год на расстояние 300 км – на планете выполнит одна лошадь, запряжённая в хорошую телегу. Так же, как одна-единственная телега не сможет сегодня обслуживать транспортные нужды семи миллиардов человек (для этого попробуем мысленно убрать с планеты весь транспорт, кроме одной телеги), так и в будущем одна-единственная «космическая телега» не сможет обслуживать нужды космической индустрии, завязанной на потребности миллиардов землян.

Да и дорого это будет – при общих затратах, переваливших за 56 лет космической эры за триллион долларов (телега, выполненная в виде бриллианта, стоила бы значительно дешевле), доставка тонны груза на орбиту ракетоносителем не будет дешевле $10 млн. Тем более, что уже подсчитано, – порядка 100 запусков в год тяжёлых ракетоносителей типа американского «Спейс Шаттла» (а это не более 2 000 тонн грузов в год) приведут к необратимым негативным экологическим изменениям, в том числе и в озоновом слое планеты. Не лучше в этом плане и российский ракетоноситель «Протон-М», заправленный сотнями тонн топлива (гептил) – более ядовитого вещества, чем, например, цианистый калий.

Не спасёт положение и «космический лифт», разрабатываемый в наши дни специалистами американского космического агентства НАСА (идея лифта принадлежит российскому учёному К. Циолковскому и российским инженерам Ю. Арцутанову и Г. Полякову). Самонесущий лифт-трос длиной около 100 тыс. км и массой не менее 1 млн. тонн из сверхпрочного материала (прочнее стали в сотни раз), закреплённый на экваторе планеты одним концом, сможет ежегодно доставлять на орбиту не более 2,5 тыс. тонн различных грузов. То есть это будет всего 5 «космических телег», таких же баснословно дорогих – «бриллиантовых».

Мы не знаем, каким образом будет развиваться техника в будущем и космическая, так же как не знаем и грядущих открытий. Подобные предсказания – неблаговидная, да и, в общем-то, бессмысленная затея. Чтобы убедиться в сказанном, достаточно вспомнить наивные научные прогнозы 50-ти или 100-летней давности. Единственное, что можно утверждать с полной уверенностью, – какой бы эта техника ни была, она будет подчиняться фундаментальным законам материальной Природы. Такие законы, многократно проверенные практикой, останутся справедливыми и в будущем. В области механики к их числу относятся четыре закона сохранения, к которым могут быть сведены все остальные частные законы сохранения, а именно: энергии, импульса, момента импульса и движения центра масс системы.

По этим законам спроектирован весь современный транспорт: телеги, велосипеды, автомобили, поезда, самолёты, вертолёты, ракеты. И будущий космический транспорт не станет исключением.Оптимизация космической транспортной системы, исходя из фундаментальных законов физики, и привела российского инженера А. Юницкого в 1977 году к созданию идеального решения – Общепланетного транспортного средства (ОТС). Один-единственный самонесущий летательный аппарат, выполненный в виде тора с поперечным сечением в есколько метров, охватывающий планету в плоскости, параллельной экватору, сможет выводить за один рейс на орбиту миллионы тонн грузов и миллионы пассажиров *(см., например, научную монографию:*

http://www.yunitskiy.com/author/1995/monograph1chapter20.pdf).

При стоимости доставки на орбиту до $1 за килограмм. То есть, стоимость пассажирского билета на орбиту будет в пределах $100 при комфорте путешествия, превышающем комфорт в современных поездах.

К сведению.

Чтобы выполнить по объёму такую же транспортную работу, которую выполнит всего за один рейс ОТС, современной космонавтике понадобилось бы порядка 60 тыс. лет – то есть запуски первых космических челноков должны были начаться в доисторические времена, примерно тогда, когда неандертальцы научились добывать огонь.

Общепланетное транспортное средство – единственное техническое решение, с использованием которого транспортная система способна выводить грузы на различные круговые экваториальные орбиты без использования реактивных двигателей.

И единственное решение, где может быть использован самый экологически чистый «принцип барона Мюнхгаузена» для выхода в космос, так как в процессе функционирования ОТС положение его центра масс не меняется в пространстве.

Поэтому оно может выходить в космос, используя лишь внутренние силы системы, без какого-либо энергетического, механического, химического и др. видов взаимодействия с окружающей средой, то есть будет предельно экологически чистым. Более того, при грузопотоке «Космос–Земля», превышающем обратный грузопоток «Земля – Космос», ОТС сможет функционировать в режиме «вечного двигателя».

Избыточной кинетической и потенциальной энергии космического груза, доставляемого на планету, будет достаточно для последующего старта ОТС с планеты на орбиту (каждая «лишняя» тонна груза, экологически чисто спущенная с орбиты на поверхность земли, по энергетике эквивалентна 5 тоннам нефти).

Только растянутая нить, имеющая бесконечно малые поперечные размеры по отношению к длине (соотношение 1 : 10 000 000) может быть устойчивой самонесущей конструкцией.

Поэтому ОТС является разновидностью струнных транспортных технологий – иначе на орбите это «колесо» диаметром более 12 тыс. км, имеющее в поперечнике размер всего в несколько метров, потеряло бы устойчивость. Именно от этого проекта в том же 1977 г. и «отпочковались» RSW-технологии – наземный струнный транспорт.

В процессе оптимизации автору необходимо было упрощать и удешевлять эстакаду, с которой должно было стартовать в космос ОТС.

Оптимизация и привела к предварительно напряжённой – растянутой – конструкции эстакады, на которую оставалось только поставить рельсовый автомобиль и снабдить соответствующими рельсами.



Высокоскоростной СТЮ, 2008 год

Книга третья

Часть первая

По струнам небесной арфы – вместе с народным финансированием

Сегодня сложился боеспособный и талантливый коллектив. Каждый из членов команды в группе компаний Sky Way стоит отдельно взятого коллектива, занимающегося проектированием, инвестированием и строительством струнного транспорта. Чем занимается каждый из них? Что видят в перспективе? На чём зиждется уверенность в успехе?

Каждый из членов команды дал свой ответ.

Им слово.

Слагаемые успеха

Денис Юницкий,
председатель совета директоров английской компании Euroasian Rail Skyway Systems Ltd



В компании я занимаюсь разного рода проектами, которые способствуют успешному развитию нашего бизнеса. Каждый в нашей команде владеет различными профессиональными навыками и умеет вести работу в разных направлениях, сочетать одно с другим, в любой момент готов прийти друг другу на помощь или подменить его.

Также я много лет занимаюсь разработкой и поддержкой сайта yunitskiy.com.

На данный момент это уже восьмая версия сайта, а первая

версия была размещена в интернете ещё в 1999 году. Так что за пятнадцать лет она не раз менялась, совершенствовалась, потому что жизнь диктовала свои условия и предложения.

Свою профессиональную деятельность я начал ещё с первого курса Гомельского государственного университета имени Франциска Скорины, обучаясь на кафедре «Экономическая информатика и автоматизированные системы управления». Кафедру переименовывали и до меня, и после меня, сегодня она называется совсем иначе.

Анатолий Эдуардович в то время работал директором в Институте социальных и научно-технических инноваций при Академии Нового Мышления в Москве, а после этого создал в Гомеле фирму «Юнитран» и пригласил меня в свой коллектив.

Сначала я работал неполный рабочий день, так как учился на дневном отделении. Тогда только-только стали появляться в СССР компьютеры, изготовленные за границей. В 1990 году в Гомеле они ещё не продавались, поэтому нам с отцом пришлось съездить в Минск, чтобы купить компьютер. На тот момент это был IBM-совместимый компьютер на базе 286-го микропроцессора. Это был простой, но такой необходимый инструмент для нашей работы. Стоил он дороже автомашины «Волга». А сегодня такие компьютеры можно увидеть только в музее электронной техники.

Я набирал необходимые документы и потом распечатывал их на матричном принтере. При этом тогда ещё не было операционной системы Windows, текстового редактора Word, а также других программ, столь привычных в наше время, все имеющиеся программы были на английском языке. Потом была зарегистрирована фирма «Юни-Ар» и открыт валютный магазин в гомельской гостинице «Турист». Отец был одним из учредителей, а я, как в лучших западных традициях, пришёл туда работать простым продавцом. Так сказать, первая ступень моего роста.

С каждым годом я поднимался на новую ступень. Прошёл все должности, кроме главного бухгалтера. Был младшим продавцом, старшим продавцом, грузчиком, экспедитором и ездил за товарами в Минск, директором магазина, завскладом, бухгалтером, главным экономистом.

А перед закрытием компании, которое произошло в 1996 году, я уже был директором этой компании. Год был без работы. Вернее, работал без оплаты в исследовательском центре, который создали с отцом для продолжения работы над струнным транспортом.

Анатолий Эдуардович ещё раньше переехал в Минск и там тоже пытался организовать работу.

Но ничего долгосрочного сделать не удавалось.

Путь его пролёг в Москву, там попробовал реализовывать свои проекты. Когда немного зацепился, позвал к себе и меня.

С 1998 года работал в Региональном общественном фонде содействия развитию линейной транспортной системы, а когда на развитие нового вида транспорта получили первый грант от ООН, то работал секретарем проекта ООН-Хабитат при Госстрое России.

Потом – исполнительный директор в ОАО «Научно-производственная компания Юницкого», которая в 2001 году построила испытательный полигон СТЮ в городе Озёры.

Была ещё должность генерального директора в компании «НТЛ», которая совместно с «НТЛ Украина» строила испытательный полигон под Киевом. С 2005 года работаю в ООО «Струнный транспорт Юницкого», а с прошлого года – на нынешней работе.

Таким образом, уже двадцать четыре года, с небольшими перерывами, я тружусь совместно с Анатолием Эдуардовичем над его изобретениями, которые он разрабатывает с 1977 года.

И сегодня мы вышли на новый этап работы – народное финансирование. Это уже начало приносить первые плоды. Работа напряжённая, тяжёлая, но увлекательная.

Трудно прогнозировать завтрашний день, но в душе моей живёт уверенность, что, несмотря на разные жизненные колебания и штормы, наш корабль под именем «Sky Way» уверенно движется вперёд.

Мы построим вместе с людьми планеты наши дороги и станем первыми пассажирами этих необычных трасс.

Слагаемые успеха в наших руках. И я уверен в наших знаниях, в нашем накопленном опыте, в профессионализме каждого из нашей команды.

И не оставит нас уверенность в успехе.



Кадр из рекламного ролика, 2011 год

Сергей Сибиряков,

или Диалог с участниками и инвесторами Всемирной сети



Сергей Сибиряков – кандидат экономических наук, действительный государственный советник Российской Федерации 3-го класса, профессор кафедры макроэкономического прогноза НИУ ВШЭ.

В разные годы состоял на государственной службе в Министерстве экономического развития, руководил департаментом финансовой экспертизы и программ в Министерстве Российской Федерации. С 2001 по 2002 годы работал начальником управления крупнейших налогоплательщиков МНС России.

Здравствуйте, дорогие друзья!

Мы продолжаем наш разговор, который происходил на предыдущих наших встречах. Мы остановились в прошлый раз на последнем десятилетии, на наших достижениях и поисках компромисса в сфере продвижения нашего продукта. Десять лет пролетели очень быстро, пролетели, как один день. Пусть не всё удавалось, не всё реализовывалось, но за это время были сделаны уверенные шаги по продвижению вперёд.

То, что мы с вами делаем сегодня, что предлагаем вам, это и есть результат работы не только последнего десятилетия, а накопленного за все годы. За десять лет ситуация изменилась кардинально. Те возможности, которые сегодня есть у нас, со стопроцентной уверенностью утверждают и подтверждают, что мы успешно продвигаемся вперёд. У нас имеется шанс сделать то, к чему мы стремились, вернее, стремился Анатолий Юницкий. Десять лет назад мы это не могли утверждать: были неудачи и сомнения. Но даже и из этого складывался наш опыт.

Сегодня мы уже вместе с вами движемся совершенно в новом направлении и качестве – в экономической и научной мысли. На этом

я пока прервусь, и мы сделаем с вами перекличку, чтобы я знал, какая аудитория перед нами, представители каких стран включились в наш вебинар.

Кто является уже инвестором и присутствует в разговоре не первый раз, обозначьте цифру, какой раз вы на вебинаре, а кто впервые, укажите свои данные. Если вы акционер, то регистрируйтесь под буквой «А», если посетитель, то «П», и так далее.

Да, я вижу картину, в прошлый раз участвовало четырнадцать стран, сегодня уже на пять больше. Участвуют все континенты, география широкая. Вижу ветеранов, что очень приятно, и новичков, которые только что подключились.

Я буду ориентироваться на разговор с теми, кто не первый раз, потому что у новичков, если я буду делать упор на них, будут, так сказать, «взрываться мозги» от информации, пусть пока только слушают и вникают, оценивают ситуацию, проявляют терпение. Так что будем ориентироваться на тех, кто продвигается, кто уже знает достаточно о нашем проекте. Пока проходит перекличка, регистрация, добавлю пару слов. Почему мы проводим цикл экономически углублённых лекций, почему мы раскрываем формулу успеха, почему мы раз за разом усложняем наши лекции, вводя в них экономические термины? Кому это интересно? Интересно тому, кто готов тратить своё драгоценное время на углублённое изучение той программы, которую мы запускаем, кто готов принять непосредственное участие в ней.

Мы хотим найти партнёров, которые бы подключились к общему движению, чтобы часть нашей огромной работы взяли они на себя как соучастники, как соавторы, как строители будущего. Мы создаём центр не только в нашей компании, мы должны с вами создавать филиалы в разных странах и континентах. Мы разработали методические материалы и инструкции, карты, графики, чертежи, видеоматериалы с одробным изложением – всё, что необходимо для плодотворной работы. Такие филиалы уже созданы в некоторых странах. Их задача – на местах проводить нашу общую работу: объединять людей, проводить с ними лекции и беседы, практические занятия и семинары. Задача стоит одна – необходимо расширять и расширять географию, увеличивать аудиторию заинтересованных людей, которые должны стать инвесторами.

Должна происходить серьёзная учеба, и проводиться работа по расширению нашей сети на высоком научном уровне. Когда кто-то и кому-то передаст на словах суть нашего проекта, тот может усом-

ниться и не поверить. И получится как в том анекдоте о Карузо, когда один «знаток» заявил: «Ерунда этот ваш Карузо!» «А ты что, вчера на концерте был?» – спрашивают у него. «Да нет, мне напел его песню водопроводчик Федя», – был ответ. Так и здесь – не со слов кого-то, а сам, вникнув в программу, пройдя курс учёбы и ознакомления, может утверждать, что он понял программу и готов стать её участником.

Так вот – чтобы передача информации проходила не на уровне водопроводчика Феди, когда кто-то напел, а вы сами передаёте информацию, как вы её поняли. И, только глубоко вникнув в суть проекта, изучив профессионально наши материалы, посоветовавшись с единомышленниками, убедившись в серьёзности программы, поняв, как она работает, подключились к ней. После этого самим уже давать профессиональную консультацию другим, вовлекая их в круг наших интересов и задач. И вот сейчас, на данном этапе, те, кто проникнется «небесной дорогой», овладеет экономическими и техническими вопросами, кто поймёт, как это практически будет применяться в политике, в геополитике и в той системе, которую мы предлагаем для реализации, *сам может становиться проводником нашей информации.*

А эта система, которую мы сегодня создали и объединили, – это ещё и серьёзный шаг каждого в деле развития собственного бизнеса. Для этого она создана по такой программе, которая даёт и отдачу. Это уже личный бизнес. Тот, кто тратит своё время на раскручивание этой программы, подключает новых инвесторов, его труд достойно вознаграждается.

Теперь уже по теме. Сегодняшнюю конференцию мы обозначили как «исторические предпосылки», как рождалась история возникновения собственно самой технологии «струнного транспорта»». И как мы методом проб и ошибок сегодня пришли к твёрдой уверенности в успехе. Потому что мы, опираясь на исторический опыт передвижения по земле, УТВЕРЖДАЕМ: у экономической мысли и вообще инновационного развития НИКАКОГО ДРУГОГО ПУТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В МИРЕ НЕТ.

Мир спасёт только создание транспортных коммуникаций и сети ТРАНСНЕТ, которые предлагает инженер Анатолий Юницкий.

Это признали и мировые эксперты, которые выдали нам сертификаты и другие документы, но в процессе конференций мы можем спорить, отстаивать свои взгляды, соглашаться или не соглашаться, но вывод напрашивается сам собой: строить и не откладывать на завтра.

На данный момент формат наших убеждений позволяет на 99 процентов безапелляционно утверждать: струнным дорогам быть! Как говорят – «время нас рассудит»? Но мы твёрдо уверены – всё сдвинулось не только с мёртвой точки, а локомотив наш на всех парах движется вперёд. Наша самая ближайшая задача – построить испытательный демонстрационный полигон, который должен убедить даже самых ярых скептиков в жизнеспособности нового транспорта. Время, когда мы должны активно развиваться, пришло.

Вся внутренняя работа, которая была необходима для того, чтобы сделать научные изыскания, сравнения, отработка различных прототипов и так далее, инженерность с технической точки зрения – эта работа конструкторским бюро во главе с инженером Анатолием Юницким проделана. Дальше – вся информационная сфера, так сказать, наш «младший брат» – интернет, за последние двадцать лет развился, и мы имеем возможность сейчас общаться с людьми всех континентов. Интернет – это агрегированная технология, которая включает в себя тысячи и тысячи других различных технологий, компаний и направлений. Это система или среда, позволяющая собирать, обрабатывать, передавать, использовать и хранить информацию. И всё это невозможно в технологическом плане без кремния. Кремний – это вещество, позволяющее моделировать уникальную электромагнитную волну при воздействии на него электрическим током. Это пьезоэффект. Это база – создание интернета. Дальше возникли интегральные микросхемы и микроэлектронные устройства, информационное и программное обеспечение, и всё это среда интернета.

Для нас в этой сфере важно что? Соединяются две технологии. Первое – технология «Sky Way» на основе струнных технологий, точно так же как кремний является основой интернета, точно так же струнные технологии, как преднапряжённый металл и преднапряжённые конструкции, стали основой технологии «Sky Way» – небесной дороги, небесной эстакады. Они позволяют транспортом второго уровня решить те проблемы, которые не в силах решить ни одна транспортная система в мире. Ни-ка-кая, даже самая сверхсовременная на сегодняшний день!

Таким образом, «Sky Way» стал основой ТРАНСНЕТА. «Младший брат» в свою очередь должен запустить на орбиту космоса формирование нового технологического уклада, новой технологической системы – системы ТРАНСНЕТ. Это так же естественно, как интегральные

микросхемы выросли в микроустройства и потом соединились в систему интернета. Точно так же сейчас абсолютно естественно, что вслед за интернетом должна прийти следующая система – материальное воплощение коммуникационной сети, называемое **ТРАНСНЕТ**.

Почему мы называем ТРАНСНЕТ старшим братом или следующим технологическим укладом? Если интернет, по классификации академика Глазьева и ряда статей Рогозина, – это пятый технологический уклад, который совершенствует развитие информационных систем и интернета, то шестой технологический уклад, на пороге которого мы стоим, будет изменять экономику и технологию целых стран или группы стран, союзов, это – ТРАНСНЕТ. Сеть, которая включает в себя и интернет, потому что в путевую структуру будет зашито оптиковолокно, и туда, где будут прокладываться трассы Sky Way, придут связь и интернет. Это и транспортные коммуникации, которые будут перевозить людей и грузы, и плюс к этому – информационный коммуникатор, то есть оптиковолокно.

Что такое оптиковолокно, которое будет распространяться по такой сети? Это неограниченное количество информации, которое будет распространяться с помощью света из любой точки в любую точку планеты. И соответственно эта же путевая структура будет являться основой для энергетических коммуникаций, например, для передачи электроэнергии без потерь.

Сегодня эта технология разработана, только для неё нужна направляющая. Либо копать траншеи, либо делать серьёзную несущую структуру над землёй. Так как передача электроэнергии – это силовые кабели, то они также будут зашиты в путевую структуру, которая будет в основе Sky Way, то есть здесь можно будет объединить информационный и энергетический коммуникатор.

Я повторюсь, но это делаю преднамеренно, потому что новые слова, которые снова и снова повторяю в своей беседе, будут у каждого на слуху. Без них нам не обойтись, потому что они будут означать очень много. Мы позже будем вводить также новые термины, и вы их должны усвоить и запомнить.

В ближайшем будущем вы привыкнете к ним, легко будете ими оперировать, пользоваться набором экономических и научных понятий, тем более, что многие термины из них ещё не внедрялись в жизнь. И если вы будете разговаривать с учёными-экономистами или преподавателями, которые преподают современную экономику в вузах, то даже для них ваши новые слова и термины будут непонятны. Для них

впервые прозвучат ТРАНСНЕТ, Sky Way, «технологическая основа», «шестой технологический уклад» – это абсолютно новые научные понятия.

Когда вы будете говорить, что «ТРАНСНЕТ» является основой «шестого технологического уклада», это не для всех понятно. Это наше утверждение, это нам абсолютно очевидно, потому что мы ввели их в свой обиход, исходя из выводов и анализов. Например, тот же академик Глазьев утверждает, что это будут нано- и биотехнологии. Мы с этим в принципе не согласны. Допустим, институт Курчатова во главе с академиком Ковальчуком, вместе с вице-президентом Академии наук академиком Велиховым утверждают, что основой будет термоядерная технология, а на наш взгляд это абсолютно неправильное научное утверждение, если не абсурдное. Поэтому, это не совсем очевидно.

А что уж совсем неочевидно, так это то, что технологию, которую мы вводим, есть «шестой технологический уклад» и технология, которая начинает развиваться, это и будет «Экономика Ковчега».

Это то, что в ближайшие двадцать-тридцать лет станет главным, пройдя безболезненно через сегодняшние экономические кризисы и катаклизмы. А они появились не случайно, проблемы накапливались десятилетиями, а только сегодня мы видим их воплощение, вернее, взрыв.

А дальше, следуя логике, идёт политический кризис. Не дай бог, чтобы это переросло ещё в более острую фазу. К большому сожалению, мир сегодня накопил столько противоречий, антагонистических настроений, что они сегодня на наших глазах начинают разрешаться и превращаться в такие неожиданные и уродливые формы, что оторопь берёт. И мы становимся невольными свидетелями тех событий.

Для любого экономического аналитика, перед которым мы поставим вопросы: «А что будет завтра-послезавтра? Что будет с долларом и рублём, шекелем и юанем, с платиной и золотом? Что нас ожидает?», – никто из них нам не даст вразумительного ответа. Они, аналитики, не будут знать конкретного ответа. Ответят, что всё будет зависеть от воли человека, от разумности политиков и их поведения, от благоразумности сил, которые участвуют в этом процессе, а в основе всего находится, конечно же, Её Величество Экономика.

Это противоречие между Евросоюзом и американскими партнёрами, между Евразией и Африкой, те противоречия, которые существу-

ют в мире, точнее, противоречие между золотым миллиардом и всем оставшимся миром, который потребляет основные ресурсы на земле и теми, кто их производит. Они, противоречия, накапливались годами, накапливались незаметно и уверенно, и сегодня раскрылись перед нами «во всей своей красе», приняв при этом острую форму. История экономики и политики показывает до сих пор, что все эти противоречия разрешались только очень серьёзными военными конфликтами: например, первая мировая война, вторая, ряд локальных кровавых конфликтов, которые прошли в двадцатом столетии, видим это, к сожалению, и в двадцать первом.

Наши утверждения таковы: шестой технологический уклад является выходом на новый технологический уровень. Создание новой экономики, экологично и экономично направленной на предоставление очень качественных новых услуг для семи миллиардов людей, которые живут сегодня на планете, – всё это позволит разрешить множество проблем. Мы можем предотвратить многие назревшие конфликты и противоречия – борьбу и войны за сырьё, за пресную воду, за территорию. Экономическим и технологическим путём мы сможем погасить многие проблемы и противоречия, пройти следующий виток развития без этих отрицательных явлений и катаклизмов.

Мы очень серьёзно на это надеемся, мы это настойчиво рекомендуем, и это наша точка зрения, которую мы отстаиваем и которую сделали основой и фундаментом нашей программы. А называется она «Sky Way», которая объединила в себе, как я уже говорил*, три основных фактора,* которые ещё в истории науки и техники не соприкасались между собой.

И поэтому ещё раз повторюсь.

Первое: это – развитие струнных технологий «Sky Way», которые стали основой ТРАНСНЕТА и которые сегодня ГОТОВЫ к ВНЕДРЕНИЮ. И мы сейчас с вами занимаемся тем, что готовим к созданию испытательно-демонстрационный полигон для того, чтобы продемонстрировать и запустить уже подготовленный проект с использованием этих технологий.

Второе: развитие интернета и доведение его до каждого пользователя. И сегодня мы уже видим около пятисот участников более чем из пятнадцати стран, которые одновременно могут общаться и участвовать в этой системе, и это становится уже повседневной необходимостью и жизнью, живым организмом, который набирает силу и уверенность.

И – третье: вы больше нас являетесь участниками этого процесса, а мы только организаторы, направляющие действие в нужное русло. А это и есть Народное Финансирование. Это когда мы реализуем интересы людей, а их уже десятки тысяч – инвесторов, а через полгода-год будут сотни и сотни тысяч участников. Каждый, кто верит в эту программу, кому нравятся её задачи, кто вникает в неё, у кого достаточно интеллекта в понимании проекта, готов принять участие в финансировании. И требуемые финансы – не огромные суммы, за которые инвестор будет переживать, а просто цена какой-нибудь недорогой и повседневной покупки. Но это в том случае, когда человек хочет вложить свои деньги в какое-нибудь выгодное дело.

Иначе говоря, он может выделить из своего личного бюджета ту сумму, о которой ему незачем волноваться. Но та сумма, тот взнос, который может составить сто-двести долларов, в будущем превратится в цифру со многими нулями.

Но когда это идёт массово, в проект вливаются новые инвесторы, это позволяет нам решать многие неотложные вопросы – те суммы, которые сегодня инвестируются, тут же вливаются в создание чертежей, в работу конструкторских бюро, в технологии, в подготовку полигона. Раньше у нас уходили годы, и мы тратили огромные силы на уговаривание инвесторов, банков в деле сотрудничества, убеждали чиновников, экспертов, которые оценивали проект.

Сегодня этого делать нам не нужно. Мы уже не уговариваем, мы предлагаем, раскрывая перед вами перспективы и вашу личную выгоду. Мы вам говорим: если вы поверили нам, если вы верите в будущее проекта и верите нам, подключайтесь, вливайтесь в ряды инвесторов.

Мы отчитываемся перед вами за каждый шаг, за каждое действие. Мы сейчас демонстрируем вам то, что сделано без вашего участия за десятки лет. У нас наработано огромное количество интеллектуальной собственности, которая стоит огромные деньги, и она будет разделена между всеми инвесторами – кто сколько вложил в её развитие.

И дальше, с точки зрения развития бизнеса, вытекает следующее. Тот, кто пойдёт позже нас по нашим стопам и захочет создать такую же компанию, создать такую же технологию, ему придётся повторить путь Юницкого к достижению цели. И сегодня, если даже вложить миллиарды долларов, ему, продолжателю наших идей, неизбежно придётся пройти этот же самый путь.

Женщина рождает ребёнка через девять месяцев, и у этой «технологии» есть свой «инкубационный» период.

От осознания проблем и формирования научной школы до создания рабочих чертежей – прототипа испытаний, с прохождением всех ошибок и «набиванием шишек», потребуются годы. Для серьёзного анализа с вложением сотен и сотен миллионов долларов, даже миллиардов долларов, потребуются годы и даже десятилетия. А также нужны будут тысячи и тысячи человеко-лет инженерного, конструкторского и научного труда. Аналоги сегодня есть, и о них можно напомнить.

Немцы создавали систему «Трансрапид» – поезд на магнитной подушке. «Simens» потратил на это несколько десятков лет, вложив в создание технологии в общей сложности более пяти миллиардов евро. А в результате получили новую транспортную систему, которая не получила экономического и коммерческого применения. Что и не удивительно – кому нужна транспортная технология с коэффициентом полезного действия как у паровоза (менее 15 процентов) и стоимостью дороги порядка 100 миллионов долларов за километр? К сожалению, бывает и такое.

Ещё можно привести ряд примеров, например, авиационная система «Конкорд». Были вложены огромные деньги в транспортную систему передвижения выше скорости звука, но риски привели к тому, что от этой системы пришлось отказаться. А в это были вложены также десятки миллиардов долларов.

Эти примеры указывают на то, что потраченные миллиарды ещё не факт, что можно построить экономически оправданную и надёжную транспортную систему. В ней должна быть перспектива на многие столетия. И она у нас есть.

Поэтому я опять повторюсь – этот этап у нас пройден, мы сегодня находимся на острие, на пике нашего опыта. Мы свели всё вместе, проверив каждую деталь экономической системы и социологическую мысль «на прочность», «на живучесть», оградив себя от непредвиденных случайностей, создав базу экономического и социального развития, и получили ту выверенную программу, которую предлагаем всем вам с возможностью подключиться к ней.

В чём это заключается?

За десятилетия наработана интеллектуальная собственность, и она капитализирована. Создана специализированная компания, куда внесён уставный капитал, оплаченный интеллектуальной собственностью в размере сотен миллиардов долларов. Это уникальная в мире компания, как уникальна и сама технология.

Выпущено более ста миллиардов акций стоимостью по номиналу в один фунт стерлингов каждая. Оплаченных акций. И сейчас с большим дисконтом мы привлекаем инвесторов, которые могут стать соинвесторами и совладельцами компании путём переуступки трансфера акций от одного собственника-владельца акций к другому собственнику – инвестору. Мы владеем технологиями, которые дальше войдут, по нашему представлению, во все отрасли экономики, как интернет сегодня покоряет все отрасли, которые существуют.

Думаю, что даже создатели интернета с трудом представляли тогда, что можно будет проводить вот такие конференции, как наша, а тем более заказывать билеты в Большой театр или на проезд в железнодорожном или ином транспорте. Им трудно было представить по той причине, что система создавалась только для военного использования – закрытая система для управления войсками, но… Но джин вылетел из бутылки, небесной паутиной оплёл весь земной шар. Со временем стало понятно, что когда к этой системе подключатся миллиарды пользователей и это выльется в самый крупный экономический бизнес, то тогда в неё были инвестированы средства, и народ сам стал поддерживать этот бизнес, невольно подключаясь к этой системе. Так что сегодня интернет – самый крупный в мире народный рынок.

ТРАНСНЕТ, о котором мы сегодня говорим, – рынок на порядок крупнее, чем информационная система. Если мировая экономика сегодня – примерно шестьдесят триллионов долларов в год, то информационная сфера – около шести триллионов, что составляет от мирового ВВП порядка 10 – 15 процентов. Доля транспорта больше в разы, чем доля информационной сферы. А в некоторых странах или отраслях, как в Австралии, основная доля в ВВП, а это около шестидесяти процентов – это экспорт минерального сырья. Так вот, в минеральном сырье, а это уголь, руда, бокситы и так далее, транспортная составляющая является доминирующей – от 60 до 90 процентов. Соответственно в России, где мы живём в основном за счёт экспорта сырья, также транспортная составляющая является доминирующей.

Поэтому если мы снизим эту составляющую в разы, а затраты на неё также снизим, то эффект от этого будет колоссальный.

Так вот. Я сейчас в общих чертах подвёл разговор к тому, что ничего другого, кроме развития транспортной инфраструктуры и транспортной системы шестого технологического уклада на основе ТРАНС-

НЕТА, по нашему твёрдому убеждению, быть не может. Уверены, что экономика, которая будет бурно развиваться, пройдёт через все кризисы, войдёт уверенно и без потерь в посткризисный период.

Мы уже ввели новое понятие как «посткризисная экономика», которая будет основываться на технологии Sky Way и ТРАНСНЕТА. Вот поэтому мы вас всех ведём к тому, почему вам выгодно стать участником общей, всенародной, программы. Сейчас она пока является стартовой. Потом вместе с вами мы будем проводить испытания, чтобы вы убедились в жизнеспособности нашего проекта, убедились в самих себе, что сделали правильный выбор, и тогда вместе будем двигаться дальше. На ваших глазах будет создаваться компания, которая станет известна всему миру, задача которой состоит в том, чтобы построить уникальную дорогу, способную перевозить пассажиров и грузы в любом количестве, на любые расстояния и в любой точке нашей Земли.

Мы на одном из вебинаров рассмотрим этот вопрос более глубоко. Анатолий Эдуардович уже озвучивал эту тему, на наш взгляд, бриллиантов мировой экономики, с использованием системы Sky Way. Разговор шёл о транспортировке железной руды из поймы Амазонки – из Боливии, где расположено крупнейшее в мире месторождение, в котором находится двести миллиардов тонн железа, и это всё находится среди гор и джунглей. В одну сторону почти две тысячи километров, через горы и джунгли к побережью Бразилии, и в другую сторону через Анды, через шеститысячный перевал, – столько же километров. Сегодня такую задачу – перевозку этой руды – традиционная железная дорога решить не в состоянии.

Так вот, технологии Sky Way это по плечу. Sky Way легко и быстро, главное – дёшево, способна решить эту задачу – снизить затраты на инвестиционное строительство, снизить эксплуатационные затраты в разы, а реально даже на порядок, что позволит увеличить мировой рынок железной руды на 10 – 20 процентов. Это более десяти миллиардов долларов дохода в год. Что ещё может быть проще? Ничего.

Более подробно об этом мы будем говорить на следующих вебинарах. Расскажем, как можно будет вывозить грузы из вечной мерзлоты, высоко в горах. Технологии Sky Way под силу решать эти сложнейшие для сегодняшнего дня вопросы. Дальше мы будем ставить вопросы и предлагать темы о перевозке пассажиров. Уже звучал ранее такой вопрос, что на евразийском пространстве, применив эту систему, произойдёт такой уровень развития экономики и технологии, что

пассажиры будут передвигаться по струнным дорогам практически бесплатно. Из любой точки евразийского пространства в любую точку этого пространства. Это вроде сегодняшнего Скайпа в интернете. Это не означает, что Скайп совсем уж бесплатный. Объём передаваемой информации настолько велик, что видеосигналом для индивидуального пользователя можно пренебречь.

Точно так же и перевозка пассажиров.

Это не будет означать, что пассажиры будут ездить бесплатно. Объём перевозимых грузов будет настолько велик, что попутно можно будет перевозить тысячи пассажиров и стоимость автоматически будет «зашита» в стоимость перевозки грузов.

Это уже следующая экономика. И к раскрытию этой темы мы будем подходить постепенно, будем проводить встречи, а я буду читать вам такие лекции. Мы будем постепенно углубляться в эти сферы, вместе разбираться в непонятных вопросах.

Ещё: будет создан архив, распечатка наших бесед, и мы в любой момент вместе с вами можем вернуться к нужным беседам или видеозаписям, вновь разобрать какие-то темы. Зачем мы это делаем? Чтобы тот, кто заинтересовался и проникся этой идеей, мог уже сам самостоятельно доводить информацию до других, становясь уже сам профессионалом в продвижении СТЮ, активным её участником. А кто активно будет работать, то через него и будет проходить реальное воплощение проекта, потому что на него ляжет ответственность привлечения инвесторов, и его участие будет вознаграждаться.

Через меня уже пришли десятки заинтересованных людей, которые изучили реферальную систему, знают, как самим уже проводить вебинары и семинары, могут популярно и профессионально пояснять новичкам о системе Sky Way и ТРАНСНЕТ. Они и будут привлекать новых людей в программу.

Следующий этап нашей работы – очные семинары, когда мы будем собирать инвесторов в каком-нибудь просторном зале. Лицом к лицу, глаза в глаза. Собирать тех, кто подключился к нам и собирается дальше работать. А следующий наш шаг, я уже забегаю немного вперёд, но так как я возглавляю дирекцию планирования и стратегического развития, могу сказать, что те, кто уже включился и активно продвигает наш совместный проект, у них уже не просто хобби, не увлечение, а произошло серьёзное участие в огромном проекте. Они становятся не только проводниками системы, а её настоящими руководителями. Да-да, это так.

В самом ближайшем будущем – завтра-послезавтра – нужны будут тысячи, десятки тысяч профессиональных управленцев, будут созданы десятки тысяч новых компаний, которые будут заниматься строительством новых трасс, эксплуатацией новых месторождений и так далее. И кто сейчас в это вникает и будет подключён в эту программу, я не исключаю, что многие из вас будут совладельцами или управленцами новых компаний, новых месторождений, новых направлений.

Как и в своё время рождался интернет, и тот, кто первым понял, что это такое, включился в систему, стал известным на весь мир. Не только стал известен, но и заработал огромное состояние.

Кто не знает сегодня Стива Джобса, Билла Гейтса, Марка Цукерберга и других? Они сегодня у всех на слуху. Так и вам будет запросто заявить о себе в нашей компании и системе, прославить своё имя в веках.

Так вот, тот бизнес, который сегодня начинается, который станет шестым технологическим укладом с новой экономикой «Ковчега», он на порядок крупнее, и, как говорят, его на всех хватит, но тот, кто будет идти в первых рядах, включился со всей активностью, в этой системе будет занимать доминирующую позицию.

А наша вторая цель – как мы работаем и привлекаем вас, чтобы вы находили людей, которые, как и вы, готовы подключиться, понять перспективы этого направления, соответственно увидеть законы этого развивающегося бизнеса.

Мало того, что вы, покупая, извините, неправильно сказал, у нас не покупают, и нет такого понятия «покупки», потому что акции уже оплачены, скажем иначе – становясь инвестором, когда вам переуступают за то, что вы инвестируете в определённые программы и разработанные технологии, вы становитесь акционерами компании, которая придёт завтра в посткризисную экономику.

Мало того, что вы покупаете себе билет или пропуск в эту экономику и, соответственно, в будущее, вы ещё имеете возможность стать управленцами и работать в этой системе. И реально работать в компаниях, которые будут создавать и эксплуатировать новый бизнес.

Думаю, что по первому вопросу на сегодня может и достаточно сказано, в общих чертах я довёл до вас информацию. На месте вы уже будете смотреть, оценивать то, что мы изложили и предложили, готовиться к следующим вебинарам.На следующих встречах мы будем более углублённо изучать эти и другие вопросы.

Диалоги и монологи

Продолжение вебинара через день

Вот я вижу на экране более двадцати вопросов, на которые должен ответить. Вопросы поступают и поступают, что свидетельствует об активности и заинтересованности наших участников. Спасибо. Часть вопросов будет озвучивать Анатолий Юницкий, по вопросам экономики и макроэкономики отвечать буду я, подключится потом Сергей Семёнов, который расскажет о личном кабинете, о платёжной системе, а Виктор Бабурин ответит на юридические вопросы. Мы сегодня сделаем методичку, которая поможет вам разобраться в главных темах и определит направления уже ваших местных вебинаров.

Поэтому если у вас сейчас возникают вопросы, на которые вы не можете найти ответы, пишите нам, задавайте вопросы, а мы сообща подробно ответим на них. Будет мой сайт, есть сайт нашей компании. Пишите на любой адрес, ни один вопрос не останется без ответа.

Вся информация стекается, и мы будем её изучать, анализировать и отвечать вам. Исходя из ваших вопросов, мы будем формировать и методичку, и темы следующих вебинаров.

А вопросы не перестают поступать. Вот последний из них:

– Могут ли технологии СТЮ стать собирательным фактором бывших республик СССР? Есть ли уверенность в том, что струнные дороги, пройдя через многие страны и континенты, не размоют нации, не выхолостят культуру народов, их язык и традиции? Экономический и политический кризис…

Мой ответ такой: мы не собираем и не разъединяем народы не только бывших республик, но и других стран. Мы прокладываем трассы по всему евразийскому континенту, чтобы любому жителю планеты было удобно добраться в любую точку земли, в какую он пожелает поехать.

У нас строится надгосударственное образование, куда войдут и бывшие страны СССР, и другие территории. Другими словами, это экономическое пространство, которое имеет огромный потенциал для развития, о чем писали в своё время и Гумилёв, и Данилевский, которые показывали расцвет экономики XXI века на этой территории. А мы сегодня, накладывая на это технологию ТРАНСНЕТ, осуществляем задуманное.

Я вам сейчас покажу карту земли, на которой прокладываются наши трассы. Видите? На ней нет ни границ, ни кордонов, а есть только наши дороги. Это струны Sky Way на территории только Российской

Федерации. Это только часть основных коммуникаций, на второй карте «проложены» дороги Европы и Азии, Австралии и Ближнего Востока.

Поэтому напрашивается та же аналогия: как интернет не признаёт границ государств, так струнные дороги Юницкого беспрепятственно пересекают материки и моря, горы и пустыни.

Раньше, лет пятьдесят назад, позвонить за границу было почти невозможно. Да ещё «тайный глаз и ухо» следили за темой нашего разговора. А сегодня? Интернет безграничен, общедоступен. Так и ТРАНСНЕТ снимет всякие ограничения по передвижению людей.

А вот сейчас мы ведём конференцию с четырнадцатью странами, и никому нет до нас дела. Геополитика и страновое понятие, национальная и социальная политика будут совсем другими.

Да, это трудно сегодня понять политикам и тем, кто все года вмешивался в нашу личную жизнь, запрещал куда-то ездить без их разрешения, следил за нашим поведением и нашей мыслью, что говорили, о чём пели.

Эта технология сметёт и тех политиков и правителей, которые строили границы и завоёвывали чьи-то территории, человек станет как птица, который волен перелететь за несколько часов в любую страну.

Сегодня бесполезно ограничивать пользование интернетом, любая цензура бессильна это сделать, она обречена на провал. Технология ТРАНСНЕТ способна обойти все эти цензуры, ликвидировать визовые режимы, даже паспортный контроль на границе. И будут ли вообще границы, ещё вопрос. И это случится не оттого, что нам так хочется, это произойдёт автоматически и потому, что сама технология к этому подведёт. И тормозить этот процесс никто не сможет. Через пять лет в космосе будут висеть спутники с новыми программами, которые покроют все точки земли, и цензура всех и вся уйдёт в небытие. Фантастика, но это факт.

То, что мы закладываем в геополитику завтра, будет только объединять, а не разъединять. Не вводить противоречия, а избавляться от них, объединять страны, объединять бизнес, потому что мы все объединены одним голубым и светлым небом.

Исчезнут границы, но это не будет означать, что перестанут существовать страны и нации. Они не растворятся на просторах земли, не потеряют своё обличье, культуру, язык, традиции. Да, будут и криминальные элементы, но это вопрос другой, будет и налажена международная система их ликвидации.

Я отвлекусь немного и расскажу о своём опыте и видении этой проблемы. Когда я был чиновником и работал в отделе по делам национальностей, мне представилась в 1999 году возможность побыть в такой интересной стране, как Шотландия. В то время у них возник

парламент. Впервые в жизни узнал и увидел, что такое шотландский национализм.

В разговоре, когда я поднял эту тему, они, улыбаясь, спокойно ответили мне такими словами: «Нам всё равно, в какой части света или в какой стране мы будем находиться. Не это главное. А главное то, что каждый шотландец, имея за спиной тысячелетнюю историю, сохранив свою культуру, язык и традиции, останется в сердце шотландцем ещё и тысячу и десять тысяч лет будет жителем своей страны. Мы – шотландцы, и это навечно. Нас абсолютно не пугает объединение с Европой или Америкой. Это по сути. И говорить мы будем на своём языке, и петь песни, и одеваться, где бы мы ни находились среди других народов. Мы не растворимся, мы не смешаемся с другими народами и генами. Мы любим свою нацию, гордимся ею, и мы самые лучшие националисты во всём мире…»

Вот мой ответ и на объединительные процессы, и на границы между странами и культурами, и языком отдельно взятой страны. Но главное – не аннексировать кому-то соседний язык, не подчинять его какому-то одному, считая его главным и единственным в мире.

Нельзя геополитические и национальные проблемы решать силой, тем более военной силой, как это произошло с Грузией, Абхазией или Чечнёй, а сейчас свежий пример – с Украиной. Это бикфордов шнур, присоединённый к пороховой бочке. Нельзя навязывать своё мнение другому народу, аннексировать его, а только сесть за стол переговоров. Дурной пример заразителен. Двадцатый век – кровавый век с его войнами, захватническими и оборонительными, нельзя допустить, чтобы повторялись ошибки истории. Земля – очень хрупкий организм, и мы в ответе за него. Мы объединим народы при помощи ТРАНСНЕТа, и никто не будет униженным или обделённым. В Карпатах при помощи нашей системы туризм поднимется на новую степень, здравницы и санатории примут любого человека, потому что там уникальный климат, уникальная природа, уникальные и добрые люди. Туда приедут по нашей дороге сотни и тысячи, миллионы туристов, те, кто нуждается в укреплении здоровья. Так и Крым, так и Египет, и Польша, и Румыния… И мы будем только молить Бога, чтобы не произошло на земле чего-нибудь непредвиденного и жестокого.

Это мы так незаметно подошли к третьему вопросу – преодоление экономического и политического кризиса, перспективы евразийского пространства. Та система, которую мы сегодня строим, та система расселения, которую даст ТРАНСНЕТ, та система городов, которые будет строить система Sky Way, – всё это вместе взятое качественно изменит жизнь землян. Это, в первую очередь, качество экологии, качество продуктов, которые мы употребляем, качество воды, которую мы пьём, даже жильё, в котором мы будем жить, станет совершенно иным.

По нашим утверждениям, группа компаний Sky Way должна строить будущее жильё для каждой семьи в размере не менее ста квадратных метров на человека. Со своим садом, землёй в том количестве, которое нужно каждой семье. Это тот минимум социального пакета Sky Way, который должен быть на евразийском пространстве.

Если кто с этим не согласен, будет противиться или не принимать, мы будем оппонировать. Но кто, скажите, будет против того, чтобы человек жил в просторном и чистом доме, а не в тех клетках, в которых живёт сейчас, чтобы ел вкусную еду и пил чистую, не загрязнённую химическими отходами воду? И, например, живя в Киеве, вы хотите насладиться чистым сибирским воздухом, который не знал фабрик и заводов, которые тысячами тонн выбрасывали в небо ядовитые вещества? Так наша система Sky Way проведёт всё это в каждый дом. И не нужно будет холодильников с фреоном, которые отравляют нам жизнь, заряжая человечество раком. Есть множество технологий, которые дадут человеку здоровье, и отпадёт потребность в тысячах и тысячах больниц. И это не фантастика, это реалии завтрашнего дня.

Я тут сразу же ответил на ряд вопросов, которые поступают на мой сайт от различных участников вебинара. Сейчас мне Сергей подскажет, что написали ему. Он сидит рядом.

В общих чертах мы с вами разобрались, что такое экономика общего евразийского пространства. Определили вкратце, что оно будет разделяться только внутренними своими представлениями, а не желаниями каких-то отдельных политиков, развивающееся при этом динамически и уверенно. И кому выпадет право быть лидером в экономическом росте.

Я несколько лет подбиваю академика Сергея Глазьева, чтобы он посчитал ВВП Евразийского пространства. Но так как он не принимает и не понимает, что такое ТРАНСНЕТ, постоянно уходит от этого ответа.

А вот мы вместе с вами на наших вебинарах посчитаем и сделаем определённое утверждение, что ВВП в Евразийском пространстве будет как минимум в два раза больше, чем вся мировая экономика сегодня.

Исходя из этого, обратным счётом, мы будем на своих форумах обсуждать, анализировать, рассуждать, каким должно быть благосостояние каждой семьи, города, деревни, как избежать катаклизмов и экономических перепадов. И каждый раз мы должны подводить мысль к тому, что это не научная фантастика, а данность и реальность.

Мы будем показывать, как «ЗИЛ» уверенно бегает по струнам, и говорить, что это только начало, это как первый самолёт братьев

Райт, полетевший в 1903 году, а уже через несколько лет был проведён международный матч по скоростным гонкам.

В нём участвовало около сорока самолётов. А в 1914 году уже тысячи самолётов принимали участие в боевых действиях. Но создатели не виноваты в том, что военные перехватили их идею и заставили аэропланы «работать» на них.

От идеи и до воплощения своей мечты прошло мало времени. У нас на это ушло значительно больше. И потому мы в наших беседах будем касаться различных вопросов по осуществлению нашего проекта, будем показывать и рассказывать подробно, что сделано за отрезок времени почти в сорок лет.

Перед вами мы выложим план нашей совместной работы. Что будет сделано через три месяца, через полгода. А это формирование нашей документации, отчёт перед вами о проделанной работе и так далее.

Первое – строительство полигона, отвод земли. Это мы будем показывать. А потом мы покажем, что на полигоне построено, к каким испытаниям будем готовиться. Вы всё будете видеть в режиме онлайн, ничего от вас не будет утаено. И то, что мы декларируем, то и будем демонстрировать.

Но при этом есть очень серьёзный нюанс.

Всё это осуществимо при одном условии – только при вашей общей поддержке, то есть при вашем активном финансировании.

Мы будем отчитываться за каждый цент и рубль, которые будем тратить на строительство полигона, и также дальше, когда начнутся главные работы.

Это и есть новая форма акционерного общества, когда мы перед акционерами показываем и рассказываем о задачах, которые ставим перед собой, показываем графики и отчитываемся в проделанной работе.

Абсолютная открытость. Так мы будем проводить работу с акционерами, которых насчитываются тысячи, а завтра миллионы и миллионы, которые будут входить в нашу систему и программу.

Раньше о такой форме мы и не мечтали, потому что сделать её без интернета было невозможно.

Замечу, что по мере нашего продвижения к нам обращаются инвесторы всё крупнее и крупнее. Готовы подключиться банки и различные фирмы, отдельные богатые люди, и их число увеличивается.

И здесь есть своя «фишка». Тех, кто подключается к нашей сети сейчас, на начальном этапе, в душе ещё сомневаясь и остерегаясь чего-то, даже рискуя, но обладая огромным интеллектом и интуицией, мы их приветствуем.

Они будут иметь максимальное количество акций, и потому их прибыль от эксплуатации дорог будет несоизмерима больше, чем у тех, кто уже на полном ходу, поняв и поверив с некоторым колебанием, включится в процесс.

Но, конечно же, и не такую, чтобы сожалеть, что его усилия и вклад слабо оценены. Каждому столько, сколько он того пожелал.

Дальше мы планируем создать «Клуб инвесторов». Это будет ближе к концу года. Мы начнём презентовать и показывать новые проекты, которые рождаются на основе наших технологий. Будет производиться материализация интеллектуальной собственности, когда её уже можно будет увидеть, которую мы декларируем. Это уже реальность, практическое начало построения нашего проекта.

На этом на сегодня всё. Наше время истекло. Завтра мы также проводим вебинар, время уже определено.Кто хочет, приходите, задавайте вопросы, советуйтесь с нами. Завтра обсудим тему «Инновации и инвестиции».

Поясню. Сегодня эти два понятия сильно запутаны. Первое слово произносят все кому не лень, не понимая даже, что оно означает.

Его перевернули так, что оно потеряло первоначальный смысл.

Вот завтра и разберём его, и узнаем, можем ли мы называться инновационной компанией.

Уверенность не только в себе

Продолжение вебинара

Когда начинается спор в экспертном сообществе о начале развития инноваций, почему-то все признают – да, Россия, Российская империя сыграла положительную роль и внесла огромный вклад в развитие технологии и движение транспорта. Мы десять лет назад тоже говорили об этом. Приводили пример Можайского, который создал теорию авиационного движения; Жуковского, разработавшего теорию подъёмной силы; Циолковского, показавшего теорию космонавтики и дал направление, от которого сегодня многие поражаются, насколько он правильно и точно изложил будущее космонавтики.

Он чётко угадал и с научной точки зрения представил многоступенчатые ракеты, вакуумные камеры и многое другое. И дальше развитие технологии, когда конструктор Сикорский создал новое направление в авиации – вертолётостроение, предложил новую схему компенсации вращения винта, которой пользуются и сегодня. В Америке потом создал самую крупную компанию – корпорацию Сикорского. Когда нам говорят, да, это раньше было, были Можайские, Сикорские, Зворыгины, а вот сейчас почему-то кончились. А мы восклицаем: «Не верим! Почему – кончились?»

Я прихожу к представителям власти с Юницким, представляю его:

– Перед вами инженер и конструктор уникальных дорог Юницкий!

Они пожимают плечами, не понимая даже, какой уникальный человек стоит перед ними, как бы молча спрашивают: «Ну и что?»

– Юницкий? Нет, не слышали о таком.

Сама фамилия Юницкий имеет магический и духовный подтекст. Мы не зря хотим назвать эту книгу (как вариант), вторую о нём, **«UniTsky – Объединитель Небес».** Дело в том, что фамилия разделена в переводе с английского на два понятия – «объединитель, собиратель» и «небо» через «Т» – «транспорт». Это не подтасовка, не фальсификация, это уже вмешалась сама волшебно-магическая история, которая нам говорит об этом человеке, о его предназначении. И это символично. Аллегория – Sky Way – и это не случайность. Ничего в жизни случайно не происходит.

Так вот, я им говорю: «Что, Юницкий кончился? Он тридцать пять лет разрабатывает уникальную технологию струнных дорог, о которых мир ещё не знает, а вы – «кончился»? И что, от него надо отмахиваться?»

Даже эксперты не могли дать вначале свою оценку – не было таких аналогов в мире. А раз не было, то понять его идею они не в силах. Тем более рекомендовать для дальнейшего развития. Мы говорим им, что Юницкий не хочет пройти путь Сикорского, который уехал на Запад и осуществил там свою мечту.

И если бы он уехал и создал там свою компанию, то стал бы самым богатым человеком в мире. Кто дал Сикорскому деньги на реализацию проекта? Государство, богатый человек, банк? Нет. Ему дал деньги музыкант Рахманинов, поверив в его проект, хотя был далёк от авиации. Дал кто-то и ещё деньги. Так что получается, что он создал вертолёт только благодаря народному финансированию.

А что мы делаем сегодня? То же самое. Вот мы вам показываем, рассказываем, говорим – приходите на сайт Юницкого. Там столько информации, что вам читать не перечитать! Там и фильмы, и видеоролики, и тексты, чертежи, отзывы и статьи, выдержки из журналов и газет – информации на тетрабайт. Этому сайту уже более десяти лет. Знаете, в чём проблема? На тот сайт почти никто не заходит, о нём почти не знают.

И только сейчас, когда мы расширили горизонты интернета и забросили его координаты на все мыслимые и немыслимые адреса, когда он пришёл к идее народного инвестирования и предстал перед людьми, на него обратили внимание. И не только обратили, а начался ошеломительный интерес и к его идее, и к нему самому. Пришёл его звёздный час? Да, пришёл, пришла его эра взлёта, время реализации своей мечты.

А о нём я писал десять лет назад, пятнадцать, четыре года назад. Будто бы ничего не изменилось. Но ситуация сегодня кардинально другая, и она поменялась на 180 градусов. Ситуация, когда вы подключились к проекту, поменялась в лучшую сторону.

Раньше мы ходили и стучались во все кабинеты, обращались к олигархам, фирмам и инвесторам, шли на поклон, говорили, что Юницкий изобрёл дорогу будущего, что нужны деньги на её строительство. И каждый, кто давал деньги, заявлял: «Я дам деньги, но весь проект будет моим!»

Но мы это проходили, это нам знакомо. Были Полонские, Капитоновы, Лебедевы, Ручьёвы… Горе-олигархи, которые заработали состояние на перераспределении уже существующих активов, тоже говорили, что у них есть деньги, а стоимость мозгов – ноль. Интеллект и деньги всегда были по разные стороны баррикад. Всё, чем мы пользуемся, что облегчает нашу жизнь, придумали не олигархи, не коммерсанты, не биржевые брокеры и не банкиры, и тем более не чиновники, – они не в состоянии что-нибудь предложить, придумали всё инженеры.

А пользуются этим все.

Сейчас всё изменилось и поменялось.

Сегодня инженер Юницкий, испытав поражения, и не один раз, и не сотни раз, заявляет:

– Господа! На свою интеллектуальную собственность я создаю компанию по строительству струнных дорог, посторонитесь! Я привлекаю к этому тысячи и миллионы инвесторов, чтобы капитализировать то, что наработано за все годы.

Поэтому мы дальше с вами будем двигаться уверенно и быстро. Путь нелёгкий. У нас будет много противников, но мы уже закалены, знаем, как с ними говорить и что можно от них ожидать. Но сейчас на арену вышла сила, огромная армия людей, и каждый из них инвестор.

И вы не представляете, с какой радостью и воодушевлением мы работаем сегодня: вы поверили нам, а мы верим вам. Мы ощущаем вашу поддержку, которая идёт через сеть, вся ваша положительная энергия направлена на нас. А мы, как отражатели, как бумеранг, посылаем её вам обратно. Этого раньше не было.

...Признаюсь, положа руку на сердце: раньше я был Фомой Неверующим.

Это в том смысле, что был противником народного финансирования, к которому прибегнул Анатолий Юницкий. Слово «прибегнул», может, и не совсем точное. Испытав на себе все удары судьбы, непонимание и предательство, необоснованные нападки и обвинения в прожектёрстве, суды и наручники на руках, которые надели полицейские, и многое-многое ещё, что делало его изгоем в родной стране, человеком «не от мира сего», он вынужден был стать на колени перед иконой Всевышнего, воскликнуть:

– Господи, помоги! Вразуми народ, который Ты создал! Не для себя, для них стараюсь, для их же блага, почему они не слышат меня? Вразуми их, чтобы они приняли то, что я, как Моисей, вожу их по пустыне неверия, стараюсь им вручить Жезл путей Твоих, ссылаясь на Тебя, Господи, прошу – объедини и вразуми их... У меня больше нет сил объединять и предлагать им Путь передвижения. Ты даёшь им путь Спасения, а я – как двигаться по тому пути... Помоги, Боже!

Юницкий просил Господа собрать народ и вразумить его.

Я же, как бывший чиновник, верил, что надо обращаться к руководителям страны, находить богатых дядюшек, крупных бизнесменов, потому что у них финансы, у них будущее.

Боже, как я глубоко ошибался и не чувствовал боли, которую испытывал Анатолий Юницкий! Я сомневался, ошибался, не соглашался со своим другом, оставлял его и снова возвращался к нему. А он уверенно шёл к своей цели...

Только находясь рядом с ним, прозрел. И, более того, убедился, что тот путь, в который верил я, ошибочный и тупиковый. Абсурдный.

Ещё полгода назад один человек, крупный бизнесмен, ставший верующим, согласился финансировать наш проект. Поверил в него.

Мы уже согласовали все детали и нюансы, как говорят, всё разложили по полочкам, просчитали все плюсы и минусы. Оставалось дело за малым – поставить подписи под тем проектом. Мы верили, что человек, находясь в «ведении Бога», не способен совершить что-то недостойное и противоправное, тем более, антидуховное.

И что же? В самый последний момент, когда мы должны были подписывать договор, резко поменял условия.

Он в новом договоре, который предоставил нам, ввёл пункт: он забирает всё, а нам оставляет крохи.

И вот именно тогда Юницкий, разуверившись в очередной и уже в последний раз, воскликнул:

– Всё! Довольно! Поэкспериментировали и хватит. Больше я ни к кому на поклон не пойду, ни перед кем на колени не стану, кроме Господа! И перед людьми, которые должны меня понять и принять участие в нашем проекте. Поэтому единственный выход– только народное финансирование! Все вместе, объединившись, плечо к плечу, взявшись за руки, пойдём вперёд!

И он как инженер, как математик, обобщил опыт ошибок и непонимания, создал принципиально новую схему инновационной системы. Тогда и позвал (третий раз) меня к себе, чтобы я включился в работу, сказал:

– Ты экономист, и мне без тебя не обойтись. Если ещё считаешь, что между нами существует дружба, подключайся.

Дружба между нами и не порывалась, и я был рад, что он не забыл обо мне.

Я подключился к системе, трижды созданной Юницким. Первая система, которую он создал, **Sky Way**, вторая – **ТРАНСНЕТ**, а третья – та, к которой вы присоединяетесь сейчас, – инвестпроводящая система, основанная на уже созданной интеллектуальной собственности и народном инвестировании.

Что делать, я не изобретатель, а экономист.

Что связано с экономикой и макроэкономикой, я вам расскажу в лучшем виде, а вот изобретательство, всё, что связано с технологией, с инновациями – все вопросы к Юницкому.

На завтра я задачу поставил, так что увидимся.

Скажу в заключение, что у нас появились уже партнёры из-за океана – из Голливуда.

Они сняли интересный ролик о нашей компании, который называется «Ной».

Фильм расскажет, что означает «Экономика Ковчега».

Присоединяйтесь!

До встречи в небесном эфире!

Без права на ошибку

Виктор Бабурин,
директор-секретарь,
ответственный за юридическое обеспечение



Родился я в городе Тернополь в Украине. Отец мой, будучи солдатом Советской Армии, однажды гостил в военной семье офицера.

Вечером пришла с танцев их дочь, поздоровалась с незнакомцем. Когда подсела ко всем за стол, познакомилась с солдатом.

– Игорь, – назвался гость.

– Ольга, – ответила семнадцатилетняя девушка, стрельнула взглядом на бойца и «пронзила» ему сердце.

Переночевал Игорь Бабурин, распрощался, поблагодарил за тёплый приём. Взглянул в глаза девушки, улыбнулся. Уехал в Москву.

А спустя некоторое время снова возвратился к ним, но уже не погостить. Подошёл к девушке и в присутствии родителей предложил:

– Будь моей женой.

Так создалась семья Бабуриных. В этой семье и родился я – Виктор Бабурин.

Жили мы там недолго. Но и за то время я полюбил этот край, полюбил песни, людей. В любом застолье, по любой причине люди собирались и пели. А сколько звучало песен, не перечесть! Люди могли петь и день, и ночь. И каждый из них имел свой уникальный голос, и хор имел уникальное звучание. Вместе с ними пел и я. Я говорил на украинском языке, знал на память стихи Кобзаря, нравилось творчество Панаса Мирного, Михаила Коцюбинского, Ивана Франко, Ольги Кобылянской, Бориса Гринченко и других прекрасных литераторов.

Потом мы переехали в Москву. Мама, Ольга Ивановна, стала работать учительницей, а отец, Игорь Викторович, инженером. И потом, когда приезжал в украинское селение к бабушке на летние каникулы из Москвы, любил находиться среди людей и считал себя не гостем, а частью их песенного народа, его участником…

На всю жизнь остались приятными воспоминания тех лет. Даже сегодня, когда я приезжаю в Украину, встречаюсь со своими друзьями, чувствую духовное единство, переключаюсь в разговоре на единый язык – украинский.

У меня в Украине много родственников, они живут в Ужгороде, Тернополе, Закарпатье. В Киеве у меня друзья Андрей, Акулина, Саша, Стас… Был в Крыму, Коктебеле, Судаке. Любил путешествовать с друзьями.

Мама проявила себя не только как талантливый педагог, но и организатор. Ни одно общественное мероприятие не обходилось без её участия. Неожиданно её избрали секретарём Фрунзенского райкома партии. Потом она поднялась ещё выше по служебной лестнице.

Поступил в школу с углублённым изучением английского языка, за что очень благодарен своим родителям. С первого класса начал осваивать этот язык, а за всё время учёбы овладел в совершенстве.

И сейчас на моей работе это мне очень помогает, потому что общаюсь с посетителями и инвесторами, которые живут в разных уголках земного шара.

Наша компания является наднациональной, надъязыковой. Как ни крути, но русский язык пока ещё не признан языком мирового общения, так что все пользуются английским. Учился в институте экономики и статистики МИСИ, факультет юриспруденции. Ещё не закончив учёбу, уже на четвёртом курсе начал работать в нотариальной конторе.

Моя первая работодательница нотариус Светлана Викторовна Глазкова загрузила меня сложной, но интересной работой, и я сразу же включился в процесс этой системы. Я ей очень благодарен не только за это, но и за то, что она параллельно и помогала мне, направляла, учила, как правильно действовать в сложных ситуациях. И главное, чему меня научила, – привила понятие дисциплины.

В чём заключалась моя работа? Приём населения, а это консультации, подготовка и правильное оформление различных документов. Это были мои первые шаги в системе юриспруденции.

А потом работа в различных компаниях. В какой-то период времени судьба меня столкнула с Сергеем Сибиряковым. Будто бы случайная встреча и знакомство, но, как я убедился с годами, ничего случайного в нашей жизни не бывает.

Невидимые нити тянутся друг к другу всегда, а наше притяжение оказалось небесными струнными дорогами. Я пришёл работать в очередную компанию, которой руководил Сибиряков. Чем-то нас тянуло друг к другу. Мы раз посидели с ним за чашкой чая, второй, третий…

– Ты бы не хотел поехать со мной на Селигер? – спросил он однажды у меня.

– А что это такое? – обрадовался я предложению, но хотел уточнить, что это за поездка.

– Это кремлёвский проект. Со всей России собирают молодых ребят, преподаватели учат молодёжь, как заниматься бизнесом, что для этого надо. Своеобразный круг талантливых и одарённых. Создаётся лагерь, где созданы все условия для жизни. Социальный лифт, работающий в нашей стране. И я выступаю там со своими лекциями.

– На какую тему?

– Транспорт нового поколения.

Дал согласие поехать на Селигер, хотя в душе особого восторга или радости не ощущал. И раньше участвовал в таких мероприятиях, где учили новому мышлению, ведению бизнеса.

И про Сибирякова подумал, что он мне ничего нового не откроет – о транспорте я читал много литературы. Благодаря профессии своего отца я воспитан на фантастике, тем более на идеях транспорта. Слова «транспортное поколение», «инновации в транспорте» для меня не новы. Я с упоением смотрел голливудские фильмы на эту тему, так что меня чем-нибудь удивить было трудно. Голливуд в фильмах давно показывал удивительные приборы с голографическими изображениями, планшеты, ноутбуки. Мы это видели в восьмидесятых годах в лентах «Терминатор», «Звёздные войны». Мы свыклись с мыслью: раз это фантастика, то в жизни такая техника и приборы не могли существовать. Визуализация изображения.

Обо всём знали, видели, но руками потрогать не могли. Не держали мы эти диковинки в руках, но и не ощущали себя дикарями каменного века. Знали только, что есть и роботы, которые подчиняются мысли человека.Чем же могут нас удивить преподаватели, когда мы «подкованы» Голливудом? Нас встретили просторные аудитории, лекционные залы. Но первые занятия с нами проводили не в зале, а на поляне, на свежем воздухе. Нас собралось человек сто пятьдесят парней и девушек.

Сел я в первом ряду, ожидал, когда будет читать свою лекцию мой начальник. Дождался. Сибиряков начал рассказывать о космосе, о том, какие чудеса и фантастические вещи можно делать в безвоздушном пространстве. На той же Луне. Но в космос подниматься нужно не при помощи ракет, чтобы потом создавать станции, а на колесе, которое опоясывает земной шар…

«Ну, понесло моего Сергея Анатольевича, – подумал я с недоверием и даже с сожалением, – за его такой бред слушатели «могут поднять на вилы». – Откуда это у него?»

Но случилось непредвиденное. Неожиданно вся аудитория, а потом и я, не ожидая от себя такого, попал в плен его лекции. Сибиряков втянул меня в своё мироощущение и видение космоса, заставил поверить, что он не о фантастике вёл речь, а о действительности.

Не о сегодняшней, но завтрашней. Он связывал все узлы, которые не связывались в сознании слушателей, доказывал, что всё это осуществимо, что это под силу создать человеку.

Лектор рассказывал и о другом – о транспорте, который движется по струнам. Ещё более фантастично. Проект казался мне нереальным. Он владел информацией, приводил формулы и выкладки, а в конце сказал:

– Этот проект принадлежит инженеру Анатолию Юницкому. Он его разрабатывает более тридцати лет. И поэтому это не фантастика Голливуда, а реальность.

Это был прорыв в моём сознании и видении того будущего, о котором я не задумывался. Сибиряков словно подключил меня к невидимой розетке или антенне, чтобы заработало моё сознание, подтолкнул к тому, чтобы я сам начал разбираться в тех позициях, о которых он рассказывал. Вот тогда я и углубился в изучение трудов Циолковского, докопался до программ NASA, которое демонстрировало всему миру свои достижения в освоении космоса, слежением Звёздным центром России за космическими полётами, другой информацией… Удивило, что Звёздный центр России планирует строительство в 2030 году… орбитального завода. Только я не знал и не

представлял, как они собираются доставлять на орбиту тысячи и тысячи тонн стали, а потом возвращать назад такие же грузы, это не укладывалось в голове.

А когда изучил проекты Анатолия Эдуардовича Юницкого, в голове что-то сдвинулось и перевернулось. Взяла непонятная обида: «Как я жил раньше, не задумываясь и не зная о таких вещах, как транспорт завтрашнего дня, существование фабрик и заводов на орбите в безвоздушном пространстве…»

Понял: создание технологии на орбите и струнные дороги – это не что-то архиновое, это действительное, но медленно входящее в мировую реальность.

Некоторое время мы с Сибиряковым не говорили на эту тему, были заняты работой компании. А потом снова чашка чая между нами и разговор уже совершенно другой, в новой плоскости, не такой, как до поездки в Селигер.

– Сергей Анатольевич, после ваших лекций и моего изучения этой темы во мне всё перевернулось. Эта тема вошла в меня, она стала моей, и я не знаю, как мне теперь жить дальше. Ощущение, что я сел в струнный транспорт, а он не везёт меня дальше – остановился.

Сибиряков улыбнулся:

– Хочешь продолжения?

– Хочу.

– Тогда я тебя в ближайшее время познакомлю с автором этого проекта – Анатолием Юницким.

– А это возможно?

– Даже очень возможно.

– И когда?

– Вот тебе документы о струнном транспорте. Тебе необходимо связать детали и позиции, объединить их в одно русло, высказать своё мнение и видение проблемы с юридической точки зрения. Когда это сделаешь, тогда и отправимся знакомиться с инженером Юницким. Его офис находится на Марксистской.

Поручение Сибирякова я выполнил. Видимо, он мне дал «Историю создания струнных дорог» не случайно. Знал, какое воздействие окажут те страницы на меня. Они перевернули всё моё сознание. И не только.

Я открывал раньше сотни дверей, переступал порог и находил за ними что-то интересное или неинтересное для себя, но за другими... Даже когда Сибиряков передо мною открыл ещё одну, свою дверь, пригласил войти в неё, я не ожидал, что встречу там что-либо интересное для себя.

Но… О, Боже! За той дверью существовал совершенно другой мир, другие мироощущения, понятия. Я вздрогнул от неожиданности и удивления, меня словно пронизало током, и я уже не знал, на каком свете нахожусь, на земле или в космосе, в каком измерении. Пришлось здорово напрячь мозги, чтобы принять всё это, осмыслить, «переварить», дать свою оценку. Не скоро я справился со своими мироощущениями, с новой оценкой того, что предстало передо мной.

Помню, с каким волнением шёл к Анатолию Эдуардовичу на первую встречу. Мне он представлялся в образе Циолковского или ещё какого-то гениального ученого или конструктора, а предо мною предстал обычный человек, без бороды и профессорских повадок.

На лице светилась добродушная улыбка, голос тихий, спокойный.

Пожали друг другу руки, я назвался. Он пробежал глазами по тому документу, который я подготовил. Расспросил, чем занимаюсь, какому профилю хотел бы посвятить свою жизнь. А потом неожиданно и задал мне вопрос:

– А у нас не хотел бы поработать?

А я даже боялся об этом подумать, тем более мечтать. С радостью согласился. И вот таким образом уже более четырёх лет мы работаем вместе. А передо мной сидит мой бывший шеф – Сергей Сибиряков. Так мы оказались в одной упряжке и выполняем с ним одну задачу – формируем проект «Струнные дороги Юницкого».

Мне поручено заниматься юридической частью, занимаюсь документооборотом, общением с нашими заинтересованными партнёрами, отвечаю на их вопросы, даю консультации и многое другое.

Плюс ко всему Анатолий Эдуардович поручил мне вести проект, связанный с площадкой народного финансирования, на английском это название звучит так – краудинвестинг – привлечение инвестиций «от толпы».

Такое направление появилось приблизительно два года назад, может, и не течение, а новая философия привлечения средств в развитие инновационных компаний.

Мне иногда в детстве на ум приходило желание или мечта купить дорогую вещь. А вещь эта – огромный автобус, который будет возить детей по просторам Союза, чтобы знакомить их с достопримечательностями родной страны.

Думалось так – если каждый житель Советского Союза даст, подарит мне одну копеечку, то это будет огромная сумма, и я смогу свою мечту превратить в жизнь: подарить детям радость. Им, людям, не убудет, а мне какая радость…

Я уже производил математические расчёты, умножал количество жителей СССР на «копейку», и получалась огромная сумма – приблизительно триста миллионов копеек. Удивительно, но этим – привлечением инвесторов и сбором денег – я и стал заниматься сегодня. И не по копеечке, и не на огромный автобус, а на струнные дороги Юницкого, по которым будут ездить люди всей земли. От мечты до реальности, оказывается, всего лишь один шаг.

И в мою жизнь вошла новая тема, передо мной расширились горизонты, на мир я стал смотреть другими глазами. Инвестирование по копейке от большого количества людей меня заинтересовала уже как новая философия в экономической науке и в развитии инноваций.

В нашем новом – XXI веке, веке развития сетевых технологий и социальных сетей, распространения информации и многого другого – без этого не могла родиться такая идея. Наблюдаю, как растёт сеть, как мы общаемся, как приходят новые, заинтересованные этим проектом люди, и это, конечно, поражает. И радует.

Я провёл анализ рынка по поводу народного финансирования. Мы определили ту площадку, которая находится в Великобритании, на которой нам было бы интересно разместиться и работать. На данном этапе я и веду переговоры с ними, подготавливаю юридическую базу и документацию, это огромный пакет документов, которые нужно прокрутить через себя, осмыслить, привести в норму, перепроверить. А потом провести переговоры. Но мне кажется, что раскручивание этого проекта и системы имеет огромные перспективы, одновремнно служит и реальным привлечением денег, и может создать тот мощный пиар, который доказывает главную истину: наша компания способна доказать всему миру, что строительство, создание струнных дорог сегодня уже реальность!

И пусть все средства массовой информации, радио и телевидение, газеты и журналы подключаются к пропаганде нашего, истинно международного проекта, так как это уже не фантастика, не просто идея будущего, а настоящего свершения проекта. Это уже история Нового времени, нового цикла, новой эры. И это будет понятно как для нового мирового сообщества инвесторов, так и для тех, кто к этому подключится завтра или послезавтра. Двигатель нового транспорта уже не только тронулся с места, а и набирает космическую скорость.

Завтрашний день я представляю таким, что впереди нас ждёт огромное количество работы, неимоверно огромное. Человек, доказано, размышляет, думает, анализирует и мечтает, тратя на это семьдесят процентов своего времени.

В промежутках напряжённой работы, в минуты затишья, к каждому из нас приходит мечта – общими усилиями мы построим дорогу над землёй, к этому подключатся инвесторы всей планеты, они будут способствовать дальнейшему продвижению и строительству дорог, а мы уже будем существовать как наблюдательный орган.

И мы тогда включимся в паралельную работу над проектом, который изобрёл инженер Анатолий Юницкий ещё в годы своей молодости. А именно – полёт в космос на «колесе» – ОТС, освоение космоса при помощи новых технологий, новой техники, новых возможностей.

Мы родились и живём на земле не для того, чтобы вечно оставаться на ней. Бог вложил в наши головы совершенный мозг, надеясь, что мы реализуем свои самые фантастические мечты.

Впереди много работы – разной и разнообразной. Приятно и радостно ощущать себя в сплочённой и сильной команде, которая работает под руководством гениального изобретателя столетия Анатолия Эдуардовича Юницкого.

А спорить с ним бесполезно. Вступать в дискуссию можно, но и то кратко. Не потому что он диктатор какой-нибудь или жестокий человек, нет, всё наоборот.

Просто у него аргументация и доказательства истины ошеломляющие. Если в споре ему не удаётся кого-нибудь переубедить, он, улыбаясь, может сказать:

– Давай мы через недельку встретимся. Ты хорошо всё взвесь, обдумай и приходи ко мне со своими мыслями.

Но парадокс заключается в том, что спустя некоторое время я или кто-то другой, придя к нему, обязательно скажем:

– Анатолий Эдуардович, вы правы. Мои аргументы не доказательны.

Он находится не среди нас, он летает где-то в космосе, находится между звёзд и Галактик, и там ему под силу решения самых сложных задач, изобретение самых невероятных проектов.

Мы на земле передвигаемся автобусами и поездами, купив билет в кассе, а он со скоростью, выше световой, перемещается из одной точки в другую. С такой скоростью в его голове и рождаются невероятные проекты.

Каждая формула у него доведена до совершенства, и он, как сам признавался, не имеет права ошибаться или сомневаться. Его правилам жизни – не сомневаться и не ошибаться – подчинены и мы.

Подключаясь к «Народному акционированию»

Карина Юницкая,
заместитель финансового директора



Как и когда я пришла работать в этот коллектив? Начну с того, что Анатолий Эдуардович предложил мне работать в этой компании. Потому что мы не первый день знаем друг друга. Я – его племянница. Моя мама – его родная сестра Тамара, которая живёт в Казахстане.

На сегодняшний день в команде я всего два месяца. Через неделю уже ощутила себя своим человеком, влилась в коллектив.

Во-первых, я и раньше знала почти всех сотрудников, часто «пересекались» наши пути-дороги, а, во-вторых, ещё с детства я впитала в себя идеи струнных дорог.

Как и мама, я следила за тем, как претворяются в жизнь идеи конструктора дорог будущего. Так что я была не сторонним наблюдателем его проектов, а заинтересованным участником, следила за каждым шагом и этапом продвижения уникального изобретения, переживала, когда что-то не удавалось, радовалась, когда приходил хотя бы маленький успех.

За всем следила как бы со стороны, но ощущала себя причастной к этому проекту, к этому и фамилия обязывала.

Но то, что я когда-нибудь вольюсь в команду единомышленников и творцов по продвижению вперёд идей Анатолия Юницкого, представить себе не могла.

Анатолий Эдуардович в команду приглашал не случайных людей, а одержимых, талантливых, уверенных в успехе дела. И ещё – трудолюбивых.

Мы работаем круглые сутки, даже не находясь на своих рабочих местах. Мы связаны между собой и телефоном, и интернетом, и в любой момент можем наладить между собой общение или конференцию по обсуждению какой-нибудь неожиданной проблемы.

Перед тем, как предложить идти к нему работать, Анатолий Эдуардович долго ко мне присматривался, оценивал мои возможности и профессиональные данные в том профиле, который присутствует в работе компании.

Главный двигатель любой организации или компании – продажи своего продукта или чужого, который доверили продавать. Продали – получили доходы, распределили зарплату.

Наша компания продаёт не нефть, не промышленные товары, не недвижимость, мы продаём уникальный продукт – начальную идею, интеллектуальную собственность, которая позже станет достоянием всех.

Предыдущая моя работа и должность – руководитель отдела продаж в компании по продаже медицинской мебели и оборудования.

Больше пяти лет я проработала в этой системе. Срок не маленький, и это был для меня бесценный опыт работы с людьми, с финансами, которые поступали на наш счёт.

Я прошла огромную компьютерную школу, освоила десятки программ, и сегодня у меня в этой области нет «белых пятен», с компьютером и с интернетом я на «ты», и чувствую себя в этом космическом пространстве свободной птицей. И поэтому, когда мне руководитель СТЮ устроил строгий, именно строгий, экзамен на знание всех этих вопросов, я выдержала его. Ни на одном из вопросов я не стушевалась или споткнулась.

Строгий преподаватель выставил мне высокую оценку. Так что родственные связи здесь не имеют никакого значения. Если бы я «хромала» в некоторых вопросах, я и сама бы не пошла работать в эту систему – дилетанты здесь не нужны. Поэтому переход от продаж медицинского оборудования к продаже интеллектуальной собственности прошёл незаметно, перемен никаких я не ощутила.

Да и второй фактор уверенности в своих силах сыграл свою роль – поддержка тех людей, которые знали меня, верили, что я буду на своём месте. И поэтому сегодня мы одна команда, сплочённый коллектив, который твёрдо верит в победу.

И никто из нас не сомневается в этом.

Должность у меня сегодня – заместитель финансового директора.

Наш отдел в ближайшем будущем будет расширяться, мы будем набирать людей, которые имеют большой опыт в этой сфере.

Необходимо формировать работу этого отдела, искать новые формы и методы ведения продаж, и всё будет направлено на то, чтобы привлекать людей – будущих участников строительства струнных дорог.

Сегодня, можно сказать, мы начинаем с нуля. Почему? Проекту дорог будущего почти сорок лет, но только сегодня коллектив выработал свою систему формирования своей деятельности.

Она и проста, и одновременно трудна, но только в таком виде мы пришли к пониманию и твёрдому убеждению, что общими усилиями достигнем успеха.

Мне лично придётся пройти тот путь и открыть тайники неожиданных проблем, с которыми встретятся будущие менеджеры, которые будут работать в этом отделе. Им нужно подготовить почву, фундамент, на котором они будут строить свою работу.

Надо будет научиться быстро связываться с клиентами, вести с ними разговор, оказывать техническую и другую помощь в оплате, в привлечении новых клиентов, уметь ориентироваться во всех вопросах нашей деятельности.

На данном этапе работать мне не сложно.

Мне звонят будущие и настоящие инвесторы, задают вопросы, уточняют, предлагают своё участие в акционировании.

Пока это ещё небольшой круг заинтересованных людей, пока это тысячи, но завтра эта цифра возрастёт в геометрической прогрессии, потому что, узнав, что мы предлагаем, проявляют живой интерес и многие из них подключаются к системе «Народное акционирование».

Поэтому завтра связать всех желающих одной мне будет трудно, нужна команда помощников.

Кроме этого, я сама обзваниваю тех, кто после онлайн-конференций оставил свои координаты на нашем сайте. Они рады моим звонкам, и разговор происходит один на один, и я отвечаю на их вопросы, которые волнуют или есть какие-то неясности. Звонят и предлагают участие в первую очередь те, кто проживает на территории СНГ. Латвия и Беларусь, Россия и Украина, Казахстан и Грузия, Литва и Татарстан… Но наши клиенты-инвесторы звонят из Франции и Италии, Америки и Германии, Польши, Португалии, Финляндии и других стран. И их круг и география расширяются, в проект «Струнных дорог» вливаются и вливаются новые инвесторы. Сегодня мы закладываем главный фундамент, на нём будет возводиться проект, который называется «Струнный транспорт Юницкого».

Двигатель сегодня запущен, с каждым днём он набирает обороты, и его мелодия рождает в нас уверенность, что мы на правильном пути, что впереди нас всех ожидает успех.

«Обречены» на успех

Сергей Семёнов,
руководитель департамента
по привлечению микроинвестиций

В назначенное время я пришёл к Анатолию Юницкому.

– Для начала нашего знакомства, расскажи, Сергей, о себе, – предложил Анатолий Эдуардович.

О себе сказал коротко. Добавил, что хочу заняться интересным делом.

Юницкий начал рассказывать мне о проекте струнных дорог, о проблемах финансирования его проекта, как встречал со стороны властей недоумение и даже неприятие его идей. Уже и обеденный перерыв подоспел, сотрудники, которые сидели в комнате, ушли на обед, а мы говорили и говорили… Он вспомнил и Австралию, вкоторой всё хорошо начиналось, а потом всё рухнуло, о других неудачах. Он не таился, не прятал неудачи, не старался выглядеть успешным и довольным собой, наоборот, раскрывался перед человеком, впервые встречаясь с ним.

У меня сразу же появилось ощущение или чувство, что у нас не первая встреча, что мы знаем друг друга давно.

Вот что значит, погрузиться в идею, стать единомышленником и соратником талантливого инженера.

В тот период я был слушателем и учащимся проекта «БизнесМолодость».

У меня и родилась тогда мысль – принести пакет документов по струнной дороге Юницкого и предложить им финансировать этот проект. Мне хотелось Юницкому рассказать о моём предложении, взять у него все необходимые рекламные материалы и уже с ними предстать перед обучающей организацией.

– Не знаю, помните вы меня или нет, но мы полтора года назад приезжали к вам с Андреем, моим другом.

– Почему не помню, прекрасно помню. За это время я занимался интеллектуальной собственностью, создавал за рубежом компании. Зарегистрированы в Англии. Отвергнув попытки поисков богатого инвестора, мы пришли к идее народного финансирования, по-другому – инвестирования, акционирования…

Я услышал о том, что выпущены акции, что подключены инвесторы и простые люди, которые вносят деньги в осуществление проекта струнных дорог. Понимал: то, что создал Юницкий, никто в мире не создавал. К своей площадке он привлекает огромное количество людей.

Ничего и из ничего никогда не происходит, а мысль и идея Юницкого поднялась выше самых высоких и смелых желаний человечества. Так, ему нужны были маркетинговые движения, реклама, продвижение в сетях и так далее – объём работы огромный.

– Заходи к нам в любое время, – пожал он мне руку, – если интересно, осваивай, будут какие предложения – предлагай…

Я как бы получил приглашение на сотрудничество. И получилось так, что начал приходить каждый день. Меня влекла атмосфера, доброжелательность Юницкого, мы вели беседы о работе, планировали будущие встречи. Я предлагал свои услуги, работал над сайтом, не замечая, что всё глубже и глубже погружаюсь в систему компании, становлюсь неотъемлемым звеном их общей сети.

И однажды я услышал от Юницкого:

– А не хотел бы ты перейти на работу к нам? Определим тебе на первых порах зарплату. Потом она будет зависеть от того, как ты будешь продвигать дела, будут премии и другие начисления.

К этому я был готов давно и хотел этого, но резко бросить свой бизнес как-то не решался. Опасался чего-то. И тут же сам себя упрекнул: «Ты же ищешь идею? А она перед тобою? Твой бизнес – это временно. Думай».

– Я согласен, – был мой ответ.

– Тогда давай так. Завтра к концу дня, когда все уйдут, приходи, мы обговорим с тобой все вопросы, связанные с твоей будущей работой. Мы должны уточнить многие детали, чтобы ты понял, как у нас будут обстоять дела… Ты будешь у нас свободным агентом, иметь пока только одну зарплату.

И я активно включился в работу.

Перед нами всеми поставлена конкретная цель – собрать за три года триста миллионов фунтов стерлингов прямых инвестиций. В среднем в день нужно собирать около двадцати миллионов рублей. Есть некий рекламный бюджет, который нам нужно развивать. Нужен сайт, ведущие направления, структуры, личный кабинет. Я чётко понимал этот алгоритм.

Если в сутки заходит в наш «кабинет» тысяча человек, а из этих тысячи человек двести оставляют данные о себе, которых заинтересовала наша идея, они уже просят получить условия инвестирования. А из этих двухсот хотя бы пятьдесят придут на конференцию, которую будет вести я или Сергей Сибиряков, это будет прекрасно.

Из этих пятидесяти примут твёрдое решение инвестировать хотя бы двадцать, таким образом, мы можем узнать средний уровень инвестирования. Сегодня это составляет двадцать две тысячи человек. Мы понимаем, что если мы двадцать человек умножаем на средний показатель прихода, то получаем в результате в среднем четыреста сорок тысяч…

У нас появился чёткий и понятный алгоритм действий. Обратимся к расчётам. Предположим, тысяча человек купили рекламу, и это стоит, образно говоря, десять тысяч рублей, а десять тысяч рекламных усилий, пройдя через информационную матрицу, которую мы предлагаем, помогая людям, на выходе дают нам четыреста сорок инвестиций.

Если мы хотим не четыреста, а четыреста миллионов в день, значит, в день мы должны дать рекламу не на тысячу человек, а на десять тысяч человек. Потратить, естественно, сто тысяч на рекламу – это и даст нам четыре миллиона четыреста инвестиций.

Моя задача – создать мощный поток, после этого обработать его. Это пока главные мои действия на сегодня.

Мы начали создавать систему наподобие тех лучших мировых систем, которые есть в интернете, и здесь очень помогло мне последнее образование и учёба. Мне видится моя роль в слиянии опыта работы в интернете и продвижении нашего проекта в жизнь. Юницкий физически не может встретиться с миллионом человек в день.

Хотя после каждого личного разговора любой человек проявлял желание участвовать в проекте – Анатолий Эдуардович владеет колоссальнейшей убеждённостью и правотой. Он не гипнотизёр, не маг, он простой человек, но владеющий уникальной технологией, которую изобрёл. Интернет позволяет Юницкому и нам вести разговор с инвесторами и заинтересованными людьми через наш сайт. А их уже сегодня миллионы. Сотни миллионов. Это уже факт.

Есть два понятия – количество попыток привлечь и качество этого привлечения к инвестированию. Этим умением обладает Анатолий Эдуардович. После каждого его выступления перед аудиторией приток новых людей резко возрастает. Все его встречи дают резкий импульс на совершение сделки, он является мощным катализатором в деле повышения авторитета идеи струнных дорог.

Через интернет можно проводить пять тысяч встреч в день. Пускай он будет закрывать не сто процентов, а десять в день, то и это получается уже пятьсот встреч, и пусть чек будет не миллион долларов, а десять тысяч рублей, но всё равно в сумме, на выходе, входящий поток не ограничен и соответственно составляет существенную сумму. И мы начали создавать эту систему, она начала работать и давать эффект.

Анатолий Эдуардович предложил мне следующие условия. Он назначает меня руководителем департамента по привлечению микроинвестиций. Я должен продвигать эту систему и показывать результаты.

А есть ещё такое понятие, как тест-ниша. Это когда я беру область действий, в которой разворачиваюсь и действую, вкладываю первую свою интеллектуальную энергию и получаю отдачу. Это как в бизнесе – создал рекламу, продал продукцию, получи свой процент.

А в сетевом бизнесе дела обстоят немножко иначе. Чтобы заинтересовать будущих участников, так как наш продукт необычный и уникальный, я созваниваюсь со своими знакомыми, друзьями, случайными людьми и приглашаю их на встречу. Для того, чтобы видеть друг друга и рассказать им подробнее о продукте, раскрыть его качества.

Мы собрали, например, конференцию, неважно где – в кафе, ресторане, пришло человек двадцать. Это были мои знакомые, знакомые моих знакомых и так далее, и я им должен передать, озвучить те слова и информацию, которую довёл до меня Юницкий. Он поручил мне бросить миру вызов, позвать людей за собой. И я произнёс клич вроде «свистать всех наверх» или «все за мной!» и начал ожидать, когда небо возвратит ко мне эхо, смешанное с ответом тех, к кому обратился.

И эхо возвратилось ко мне.

Результат был настолько ошеломляющий, что сам не мог в это поверить. Вспоминая работу в бизнесе, я знал, что, когда при десяти попытках продать что-нибудь откликалось два-три человека, это было нормально. Есть такое понятие – конверсия, тридцать процентов. При прямых продажах это, в принципе, нормально. Что же случилось в данном случае? В конференции приняли участие более двадцати человек. Из своего опыта я надеялся, что примут участие в инвестировании пять-семь человек, что было бы нормальным явлением. А тут...

На протяжении месяца я провел несколько конференций. Предполагал такой результат: проект инвестируют человек десять. А оказалось, и сам не мог в то поверить, инвестировало сто четырнадцать человек.

Получилась обратная конверсия, когда начинается «вирусная реакция», когда даваемая ценность оказалась настолько высокой, что цена, которую я предложил, оказалась ничтожно малой. Положительный парадокс. Всё неожиданно началось разрастаться согласно геометрической прогрессии, как в сарафанном радио. И это меня обрадовало, окрылило.

Приведу другой пример.

Начинался новый год, и я второго января решил провести новую конференцию. Надежды на успех были минимальные, потому что ещё

не отошли люди от праздника, у них много забот бытовых и иных, думал, что участвовать будут пять-семь человек.

Мы сняли конференц-зал в гостинице. Пришло пятнадцать моих друзей и те, которые знали о проекте Юницкого по предыдущей конференции. Я провёл ту конференцию на творческом подъёме, потому что передо мной сидели люди знакомые и заинтересованные. Записали всё это на видео, разместили в интернете.

И с этого момента неожиданно пошёл поток инвесторов. Чтобы показать всем пример, я сам инвестировал первый. А любой пример, как говорят, заразителен. И пошло-поехало, нет, полетело, взлетело ввысь, к облакам.

Пошёл такой вал, такой поток, что мы в офисе не справлялись с его обработкой. Просто не ожидали такого. Желающих было больше, чем мы могли физически обработать.

Что мы сделали? Мы прекратили проводить такие конференции. Временно, конечно. Нам нужно было оглядеться, взвесить наши возможности, определить задачи каждого. Потому что знали – число инвестируемых участников будет увеличиваться с такой скоростью, что мы запаримся.

Пришли к выводу – срочно нужно автоматизировать систему, облегчить и автоматизировать нашу работу, сделать её более продуктивной, когда человек может даже и не приходить к нам в офис, а при помощи компьютера встретиться, связаться с нами.

Опять же – этому должен помочь интернет. Находясь в сети, мы бы могли фиксировать данные от людей, принимать от них средства, послать им в ответ рекомендации и рекламные материалы. Пришла необходимость расширить наш штат людей.

Тогда нам легко будет обрабатывать информацию от людей, и неважно, их будет миллион или два, всё сделает автоматика.

Следующий этап или цель – организовать эту программу.

И мы сделали это. Создали личный кабинет, что позволило всю нашу работу объединить в одном месте. Сегодня мы довели её до совершенства, создали качественные материалы для развития, нет никаких задержек и промедлений в плане переговоров и сотрудничества с инвесторами.

Мы им отсылаем сертификаты на пакет акций, они же включают в нашу систему других – сеть и география расширяется с каждым днём.

Мне остаётся только вести статистику, держать руку на пульсе движения и не упускать из виду другие вопросы нашей деятельности.

В любой момент могу сказать, сколько вошло людей в систему первый раз, сколько второй или третий, кто сколько внёс денег, кто

получил сертификаты. Мы не даём никакой рекламы на сайте, только прямой разговор, только веб-семинары, во время которых и обсуждаем и даём рекомендации по продвижению нашего продукта.

Посылаем только тем, кто берётся на месте проводить семинары и вовлекать новых людей.

Если в первые дни посещаемость доходила до ста человек, двести, потом уже пятьсот, то сегодня аудитория насчитывает миллионы посетителей. И участников может увидеть любой, кто зайдёт на сайт и поинтересуется картиной состояния и продвижения проекта.

Инвесторы уже сами дают рекламу, привлекая новых людей. В день к нам приходят от шести до семи тысяч человек без нашей рекламы, без наших затрат. А иногда доходит до тридцати тысяч в сутки, даже больше.

На нашем сайте есть такая фишка – форма захвата. Зашёл к нам человек, случайно или преднамеренно, но мы должны не выпускать его из виду. Просим его оставить хоть какие-то данные о себе – телефон, почту, любую зацепку. А потом ему высылаем условия инвестирования.

Есть много примеров, когда солидная фирма, известная компания, встретившись даже случайно с посетителем, предлагает ему свои услуги, предлагает сотрудничество. Зная о солидности компании, человек принимает предложение. И мы рассчитываем на такой подход.

У нас даже немного иначе обстоят дела. Сотни и тысячи человек, узнав из разных источников об инвестировании струнных дорог, приходят к нам и подают заявки, рассказывают подробно о себе, пишут, ничего не скрывая, просят включить в число инвесторов. Они как бы восклицают: «Вот он я! Включайте меня в вашу систему!»

Что мы делаем в этом случае?

Мы высылаем каждому из них коммерческое предложение, рекламу и подробное изложение проекта, условия, причины инвестирования, гарантии компании, рассказываем о прибыли, из чего она исходит…

Дальнейшие действия – или это сама инвестиция, или предложение посетить нашу конференцию, которую мы проводим почти ежедневно.

Советуем им: регистрируйтесь на сайте и развивайте дальше наш, уже совместный, бизнес.

Любая компания тратит деньги на развитие. Так и у нас. Это 35 процентов. Газеты, радио, телевидение, буклеты, видеофильмы. Есть ещё один вид вовлечения – рекомендации, это когда мы говорим: «Мы тебе готовы заплатить, если ты придёшь к нам».

Мы выдаём ему сертификат на пять-десять тысяч рублей, а он может им распоряжаться как хочет. Мы как бы ему говорим: «Мы готовы тебе заплатить за то, что ты привлёчешь к нашему проекту новых людей.

Привлечёшь, например, сто инвесторов, пятнадцать тысяч тебе выплачивается деньгами, и на пятнадцать процентов от его пакета приобретённых акций ты получаешь свои акции».

Это заманчиво и реально, и такая форма ширится, набирает силу.

Отдельно мы делаем сноску с конкретным примером.

Если ты привлёк тысячу инвесторов, то тебе даётся пятнадцать процентов деньгами и на пятнадцать миллионов дарятся акции. Ты ничего не теряешь, а только приобретаешь.

Для чего это сделано? Чтобы люди настраивались не на сиюминутную прибыль, как в финансовых пирамидах, а для того, чтобы они всю свою энергию и желание вложили в продвижение проекта. Создавать ценность второго уровня, а не первого.

Каждый из них должен стать нашим союзником, нашим партнёром и помощником, рекламным агентом, двигателем нашей идеи. Чтобы человек понимал – чтобы жить сегодня хорошо, нужно заработать деньги на это, но есть ещё и завтра – старость, болезни, поэтому думать надо и на перспективу.

Начали мы работать с новой системой 13 февраля этого года. Запустили в работу личный кабинет уже через четыре дня.

Сегодня 15 марта.

На сегодня у нас более ста тысяч регистраций.

Инвесторов уже насчитывается более пятисот. Завтра будет больше и больше.

Наши конференции посещают порядка двухсот человек. К нам присоединяются лидеры огромных структур – пятьдесят тысяч, двести тысяч. В интернете мы предлагаем такие уникальные проекты, что человек, зайдя на наш сайт, вникнув в суть, не может просто так отмахнуться и отойти в сторону.

Любого заинтересуют «Струнные дороги Юницкого».

Да, у нас есть проблемы, недочёты – то интернет обрывается, то человек на связь выйти не может, но это не выбивает нас из колеи, мы все вместе с вами «обречены» на успех.

Вот такими проектами я руковожу сегодня.

Впереди очень много работы. Работы интересной, интеллектуально высокой, благородной. Небесной и объединительной.

Я горжусь и радуюсь, что влился в этот мобильный коллектив, который творит чудеса, фантастические идеи превращает в реальность.

И когда мои будущие внуки станут пассажирами этих удивительных трасс, скажу им с гордостью:

– И я принимал непосредственное участие в создании этих дорог!

Сомневаться запрещено

Сергей Сибиряков,
кандидат экономических наук,
директор по стратегическому развитию

Познакомился я с Анатолием Юницким в 2000 году. В то время я был чиновником – начальником департамента региональных финансов и программ Министерства регионального развития. Ко мне пришёл Ромашин, который работал в фонде Байбакова, и представил мне человека, с которым пришёл:

– Познакомьтесь, Сергей Анатольевич, с интересным человеком. Это Анатолий Эдуардович Юницкий. Учёный и изобретатель, академик Российской академии естественных наук. У него есть интересные проекты, которых нет нигде в мире.

Мы тогда поздоровались, пожав друг другу руки. Ромашин оставил нас одних, чтобы мы продолжили разговор уже без него. Ко мне в то время приходили сотни, если не тысячи учёных и изобретателей. Это были известные люди, люди с мировым именем. В мой отдел стекалась информация со всех уголков земли, рождался как бы центр всех новшеств и уникальных технологий. У меня тогда витала в голове мысль о создании президентского фонда инноваций для того, чтобы продвигать прорывные инновационные проекты.

Приходили ко мне разные люди – с бредовыми идеями и предложениями, кто-то с заманчивыми проектами, но без серьёзного обоснования, а кто-то и с серьёзными заявками. Возникает вопрос: я, как чиновник, мог оценить или отличить чёрное от белого в огромном потоке предложений? Отвечу так. Когда-то я мечтал быть лётчиком. Учился в Киевском авиационном институте инженерно-гражданской авиации. Что интересно, что моя первая курсовая работа в институте называлась «Транспорт будущего». Совпадение? Нет, закономерность.

Писал я курсовую в 1988 году. Занимался изучением анализов всех транспортных систем, которые были известны на то время. Я анализировал достижения в транспортной системе, отмечал главные недостатки, какие касались и экологии, и нахождения человека в атмосфере технической среды, и самой земли, по которой двигался транспорт.

И какой я сделал вывод в своей курсовой? Я утверждал, что транспорт будущего – это не самолёты и поезда на магнитных подушках, не корабли и машины, а что-то совершенно иное, чтобы соответствовало требованиям и желаниям самого человека.

И вот в апреле 2000 года ко мне пришёл человек и выложил на стол папку с названием моей курсовой – «Транспорт будущего». Представляете, каково было моё изумление, а потом оно сменилось удивлением, когда Юницкий разложил передо мной чертежи и формулы, рисунки и диаграммы. Я даже не знаю, было ли у нас знакомство, у нас у обоих было такое чувство, что мы знаем друг друга давно, просто на некоторое время мы находились в разных точках земного шара.

А буквально на следующий день – в воскресенье – мы сидели в моём кабинете и продолжали уже начатый перед этим разговор о струнном транспорте. Я в своей курсовой, подытоживая тему, только предполагал, каким будет транспорт в будущем. А передо мной неожиданно возник человек, который твёрдо знал, какой именно транспорт нужен человечеству. Он прилетел ко мне то ли из космоса, то ли из иных миров, не знаю, но первая встреча ошеломила меня, заставила вздрогнуть всем телом: «Да, это то, что нужно нам, и не только нам, а всем людям!..»

И идея струнного транспорта Юницкого сразу же стала для меня родной, близкой, воспринял её всей душой, и наши мысли и желания слились воедино, стали кредо нашей жизни. Я сразу же, без оглядки и сомнений, «сдался в плен» космосу и его «струнам». А следующим было воскресенье, и в этот день Анатолию Эдуардовичу исполнился пятьдесят один год. Чем не причина отметить это радостное событие? И мы, сидя в моём кабинете, отмечая его день рождения, говорили, говорили и говорили. Не могли наговориться. В его день рождения и родилась наша дружба, которая длится до сих пор.

Мы тогда же установили действующую модель струнного транспорта. Это было в моей жизни крупное событие. Мы демонстрировали потом модель не только чиновникам, но и учёным, послам разных стран. И все удивлялись гениальности проекта. А потом была просьба собрать всех заинтересованных лиц, и чтобы сам автор рассказал подробно о своём изобретении.

Когда Юницкий начал рассказывать о концепции своей транспортной системы, то у меня, в отличие от остальных слушателей, не возникло ни единого вопроса. Если и были перед этим какие-то неясности, то через час они исчезли, автор связал недостающие звенья в моём сознании, и картина передо мной открылась чётко и во всём величии. Я был готов к восприятию его концепции и сразу же принял её. Был готов и технически, и экономически. Она вошла в меня, как дыхание, как вдох и выдох. А дальше, когда он начал рассказывать о практических возможностях, о построении транспортной сети, что она может пройти через моря и океаны, через болота и пустыни, – утвердился в своей уверенности окончательно и бесповоротно.

Я как начальник департамента был вхож в любые кабинеты высоких начальников, и мы уже вместе с Анатолием Юницким посетили сотни кабинетов, чтобы предложить проект для реализации. Где-то встречали нас с неподдельным интересом, а где-то относились и с недоверием. Но о «струнной дороге Юницкого» заговорили, о самом авторе рассказывали в прессе, на телевидении.

Ну и краткая хронология. Я познакомил его со своим близким на тот момент товарищем, интересным человеком. Он был женат на дочери второго лица в Газпроме, был чуть старше меня. Хорошо зарабатывал, а потом стал олигархом. Он заинтересовался «струнными дорогами» Юницкого. Загорелся, захотел даже инвестировать проект. Подключены были другие люди, создали конструкторское бюро. Начался процесс возведения полигона в Озёрах.

Происходит ряд совпадений. Пока тот товарищ, о котором я начал рассказывать, начал сомневаться и думать, идти дальше с Юницким или не идти, то случилось следующее.

Послал нам Господь генерала Лебедя. Я летел вместе с ним с экономического форума из Красноярска. Осмелился, обратился к генералу. Очень кратко изложил ему суть «струнной дороги», рассказал о перспективе её развития.

Он повернулся ко мне, внимательно посмотрел на меня, спросил:

– А где это можно увидеть своими глазами?

– Хоть сегодня, Александр Иванович. Построена действующая модель 1:5.

На аэродроме Лебедя встречала машина. Мы сели в неё и отправились в парк Коломенский, где находилась действующая модель.

На следующий день прилетел вице-губернатор Александр Сараев, а потом – советник по финансовым вопросам Андрей Иванов (сегодня он первый заместитель министра финансов, отвечающий за государственно-частное партнёрство), после них и другие государственные люди.

Александр Иванович, посмотрев действующую модель, увидел в этом будущее своего края, пообещал профинансировать строительство объекта. Через день после его отъезда поступил первый транш – из личного губернаторского фонда выделил 300 тысяч долларов. Мы воспрянули духом, работали с утроенной энергией. Это были не основные деньги, за которые был построен полигон, но они явились стартовой площадкой.

Глядя на это, и мой товарищ профинансировал дальше строительство, другие внесли свой вклад. На всё, сложенное вместе, с главным вкладом Лебедя, удалось достроить полигон и продемонстрировать работу юнибусов. Можно было уже убедиться в жизнеспособности

проекта, все воочию увидели стенд в действии, убедились в прочности струн, анкерных опор и анкеров.

Прошло всего девять месяцев с того времени, когда чертежи учёного Юницкого превратились в полигон. Он доказал, что, собрав минимальное количество специалистов и инженеров, начав с нуля, можно достичь таких успехов. А это нужно было сначала поставить перед ними задачу, заказать чертежи, производство, комплектующие, провести монтаж, отвести землю… Не всем был доволен Юницкий, что-то успел поменять и изменить, но в итоге получилось то, к чему стремились.

А это было главное. Все убедились, что струны выдерживали многотонные нагрузки, и по ним можно отправлять любой груз. Это был первый продукт совершенной инженерии. Это как первый самолёт братьев Райт.

Прошла демонстрация осязаемого, а не виртуального проекта, демонстрация самой концепции, которая доказывала, что возможно сделать эту «скай-вэй» – ажурную конструкцию, которая выдерживает огромные нагрузки. Это всё было продемонстрировано – и это уже можно назвать победой.

И это был своеобразный скачок или, точнее сказать, переход от концепции к стадии технологии. Какой ещё можно сделать вывод о демонстрации «струнной дороги»? В нашем сердце поселилась уверенность. Мы знали, что идём правильным курсом. Мы жили в пансионате, но почти круглые сутки находились на полигоне. Мы пересматривали каждое соединение, каждый шуруп и гайку, проверяли и перепроверяли. И когда убедились, что всё доведено до совершенства, вновь заявили о себе, напомнили. Мы верили, что в ближайшее время от Озёр и до самого Кремля выстроится очередь из инвесторов и заказчиков.

Но… Прошла серия восторженных репортажей, пожатие рук, пожелание творческих успехов – и… И наступило молчание. Так всегда получается, когда в большое дело вмешивается большая политика.

Анатолий Юницкий – гениальный инженер и конструктор, но не очень хорошо разбирался в людях, почти всем доверял. И это его подвело. Он не знал о закулисных играх политиков, да и не стремился об этом знать, другие мысли роились в его голове.

Не знал он и о том, что между Лебедем и Громовым пробежала чёрная кошка, да не только пробежала, а они ненавидели друг друга. Лебедь в то время выдвигался в Президенты России.

Принципиальный и честный генерал пришёлся не ко двору власти предержащих. Стояла задача чёрных сил – во что бы ни стало спровоцировать и скомпрометировать Лебедя, выставить его в негативном и неприглядном ракурсе. И такая возможность представилась…

Приехали, налетели, словно свора стервятников, набросились на Юницкого с интервью. Не хотел с ними говорить, сказал только несколько слов, но попросил не давать в эфир до той поры, пока не приедет на полигон Лебедь. А они дали репортаж да ещё известили на весь мир, что всё финансировал Громов. Ну и пробежала чёрная кошка между Лебедем и Юницким. Потом они даже и подружились.

Только потом он понял, что Лебедь и Громов два заклятых врага ещё по сороковой армии в Афганистане. Громов ходил по полигону, демонстрировал свою приверженность и причастность к проекту, а на самом деле не вложил в него ни копейки. Один торжествовал, а другой негодовал. Большая обида была нанесена Александру Ивановичу, душевная травма. Он болел проектом, поддерживал его, верил, что вот-вот струнная дорога будет внедрена в его крае, а тут…

Отношения между Лебедем и Юницким накалились до предела. И между мной, так как я являлся коммуникатором между ними, и это с моей подачи Александр Иванович пришёл к нам в проект… Позже, к чести Лебедя, он сменил гнев на милость, разобравшись во всём. Потом они встречались, Лебедь даже решил продолжать программу.

Подключил к СТЮ несколько крупных бизнесменов. Если бы в Красноярском крае был построен испытательный полигон, произошла бы демонстрация настоящих моделей, то можно было двигаться дальше. Даже деньги находились для этого, но… Неожиданно погибает Лебедь, и всё на этом остановилось.

Потом Анатолий Эдуардович продолжал дело в Ханты-Мансийске, правда, без меня. Мы периодически встречались, но тесно не сотрудничали. Потом эпопея в Австралии. Он звал меня туда, но на тот момент я не мог оставить свой бизнес, которым занялся. Он сколотил команду без меня. Друзья-товарищи подвели его, случился, так сказать кризис менеджмента: разошлись и во взглядах, и в финансовой сфере. А я ещё задолго до этого предупреждал его, говорил, что с теми людьми он «каши не сварит», что они подведут в самый неудобный момент.

Так и случилось. Они возомнили себя авторами проекта, взяли бразды правления в свои руки. А потом уже между собой начались раздоры и ссоры. Что-то построили, но это была не струнная дорога Юницкого, подобие её. Но я отвлёкся.

Юницкого они поставили в очень трудное положение.

Все деньги были поделены между менеджерами, а проект остался без копейки. Они даже запретили ему пользоваться своей интеллектуальной собственностью. И он снова вернулся в Россию. Это было три года назад. Его снова сопровождали суды, тяжбы, даже чинились препятствия его творческой работе.

В этот момент он опять вышел на меня. Предложил вернуться к нему. А у меня начались расстраиваться дела, продолжались суды с бывшими партнёрами по бизнесу, определялся сам, куда пойти. Я дал согласие на сотрудничество.

Это уже начался новый этап работы.

На календаре 2010-й год, апрель. Нас преследовал апрель, в котором был его день рождения. Мы, так сказать, сблизились, хотя и не отдалялись друг от друга. И потеплели отношения с Мифтахутдиновым, который частично инвестировал австралийский проект, вложив в него около ста тысяч долларов.

В организационной части начали всё с нуля, с чистого листа. Мы создали товарищество и партнёрство, начали на новом этапе заниматься работой – продвигать технологию. Учитывая предыдущий опыт работы с инвесторами, приняв к сведению прошлые ошибки и просчёты, начали искать профессиональные фонды, находить заказчиков, создавать компании во многих странах мира под наш проект – Боливия, Монголия, Вьетнам… Продолжали продвигать технологии. Качественно изменились наши отношения с нашим инвестором Салимом Галиевичем Мифтахутдиновым – он предоставил нам офис. Приступая к работе, мы строго распределили свои обязанности. Я занимался работой с привлечением инвесторов и профессиональных фондов.

Позже Салим Галиевич, увидев, что к нашей совместной работе привлечены серьёзные инвесторы и суммы возможных будущих вкладов уже исчислялись сотнями миллионов долларов, решил поменять правила наших взаимодействий. Первое, что он сделал, исключил меня из состава команды, потом Виктора Бабурина удалил из переговорного процесса, оставил только себя и Юницкого.

А следующим шагом вычеркнул и Юницкого. Салиму показалось, что раз он пытается привлечь деньги, то он и является хозяином программы. Это произошло не так давно. И снова судебные тяжбы, трата времени на пустое и ненужное. Те деньги, которые тратились на наши обеды, офис и другие косвенные затраты Салима на программу, он решил взыскать с процентами лично с Юницкого.

Мало того, Салим, уже как «хозяин» программы или компании «ТРАНСНЕТ», так мы её назвали, и ему название очень понравилось, летал самостоятельно в Австралию, во Вьетнам, Турцию, Корею, Кипр и другие страны, так он и эти свои личные расходы «повесил» на одного Юницкого. Более того, он сфабриковал договоры займа, вроде как Юницкий брал у него наличными миллионы рублей, причём дошло до смешного – в одном из «займов» были не только миллионы, но и тысячи рублей, рубли и даже 16 копеек. Интересно, как он отсчитывал эти копейки наличными – наверное, 10 + 5 +1, и прикладывал их к милли-

онам? Самое странное, что Салим подал на Юницкого в суд и выиграл его. «Басманное право» в России работает как часы. Как будто какой-то злой рок постоянно преследует изобретателя на жизненном пути.

Я долгое время читаю лекции по макроэкономике, и неожиданно пришли к такому понятию и выражению – «ТРАНСНЕТ», сутью которого является технология струнного транспорта Юницкого. «ТРАНСНЕТ» – транспортно-коммуникационная мировая сеть, аналог интернета в информационной сфере.

Поведение Салима ни к чему хорошему не привело, и всё кануло в песок. Но ничего бесследно не проходит. Мы за это время наработали определённый опыт, определили и обозначили пути продвижения, поняли, что помощи ждать от кого-то – дело безнадёжное.

И – другое. Начались расхождения с Юницким. Я ему старался доказывать, что привлечение инвесторов и финансирование должно проходить не так, как мы поступали перед этим. Я был глубоко убеждён, что нельзя работать с мелкими инвесторами, а надо находить крупных, лучше одного – честного и добропорядочного, который бы был в нашей команде.

Анатолий Юницкий не соглашался со мной, отрицал мои предложения и идеи, спрашивал: «А Мифтахутдинов, а Полонский, а Узлов, неожиданно предавший меня, а Капитонов, а …? Почему они оказались другими – нечестными и непорядочными? Сколько можно играть в русскую рулетку?»

Вот именно тогда, в тот период, когда он исчерпал все возможности подключения инвесторов, воскликнул: «Нас спасёт народное финансирование!»

Он твёрдо решил вырваться из системы кабальных условий, оставить в прошлом утопические мечты и надежды. Признаться, я этому не придал особого значения, в душе даже посмеивался над его наивностью. Но прошло и не так много времени, как я при всём моём противоположном убеждении, вынужден был согласиться с Анатолием. А для себя сделал вывод: система «умного» и «богатого» бизнесмена потерпела полное фиаско. Она ушла в небытие.

Общаясь с чиновниками даже самого высокого уровня, я понял, что это путь в никуда, на сегодняшний день не существует второй стороны для переговоров, кто бы смог понять, кто мы и для чего создали «Струны».

Самый простой пример. Заседает Госсовет. Нас поддержал Президент Медведев. А на самом деле чиновники отнеслись не только скептически, а даже и отвергли СТЮ. Причина? Она банальна. Мы просто мешали тем, кто зарабатывал на строительстве дорог миллиарды долларов.

По странному стечению обстоятельств ровно через неделю после того заседания, в Озёрах тот полигон «спилили» – он в одночасье, за одну ночь, исчез с лица земли. Исчезли сотни тонн металлоконструкций, внутри которых были преднапряжённые струны и бетон! Одна анкерная опора чего стоит – высотой с пятиэтажный дом. И произошла «технология» уничтожения, в которой участвовали порядка ста человек и уйма самой современной техники! Говорят, там присутствовали люди с эмблемой «МЧС». Это, видимо, были инопланетяне, и представляли они организацию «Межпланетный Чрезвычайный Снос», так как мы так и не нашли на нашей планете место, куда исчезли эти сотни тонн конструкций. Может, на Луне и Марсе стоит их поискать?

Полигон, построенный за деньги губернатора Лебедя, простоял десять лет, никому не мешал, а за одну ночь его не стало. Мы не раз приезжали к нему, приезжали и с теми, кто хотел воочию убедиться, что есть такой опыт, но его безжалостно снесли. Если бы он простоял хотя бы ещё пять лет, с научной точки зрения, нам был бы большой плюс. Он бы служил не только наглядным пособием, а и материалом, за которым можно было наблюдать, как он меняется, что приходит в негодность, хотя, как мы убедились, всё было сделано прочно и надолго.

На тот момент я не видел пути, по которому можно было идти дальше и продвигать Струнный транспорт Юницкого, получая инвестирование. Не-ви-дел. Передо мною был тупик, глухая стена. Экспериментировать с чиновниками и олигархами – путь в никуда, можно пять раз, десять, а если и дальше надеяться на них, то и жизни не хватит.

И опять стечение обстоятельств. Юницкий не стоял на месте. Он добился, что было профинансировано несколько его предложений, и это произошло уже без меня.

Когда-то я познакомил Анатолия Юницкого со своим товарищем – Арсеном Бабаяном. Анатолий взял его в нашу компанию. Арсен закончил автодорожный институт, был очень подготовленным человеком. Сразу же «влюбился» в струнные технологии. Мы предполагали, что у нас будет самофинансирование, но этого не получилось, и через некоторое время Арсен оставил нас, вернулся в бизнес. Но получилось так, что он на новом месте смог привлечь денежные средства в программу Юницкого.

За три года нашей совместной работы мы разработали чёткую систему по привлечению денежных потоков, а потом уже Юницкий без меня определил главный путь продвижения вперёд.

Он ухватился за идею народного финансирования, и уже не оставлял её, понимая, что иного пути нет. Опять же – применил систему барона Мюнхгаузена, который сам себя вытащил из болота. Из наше-

го болота мы должны были вытащить себя сами. Анатолий Юницкий обобщил весь опыт прошедших лет – удачи и неудачи, ошибки и недочёты, и изобрёл, как гениальный математик, одну-единственную формулу успеха – всем миром наброситься на проект, принять в его созидании непосредственное участие. Формулу можно назвать словом – «Мы». Не кто-то один человек – власть или олигарх, бизнесмен или богатый капиталист, а только общество, люди, «толока». Мы, объединившись, став единым целым, мы, веря в общий успех, скрепив наши руки и души, сдвинем с мёртвой точки проект и запустим его. Юницкий ни с кем не советовался, ни у кого не спрашивал согласия или одобрения, сам, придя к правильному выводу, заявил: «Мы и только мы способны построить струнные дороги!»

Я догадывался, на что он замахнулся, на что решился, но конкретно не знал, во что это может вылиться: столько раз мы вместе приближались к цели, находились уже на пороге победы, но каждый раз злой рок отбрасывал нас назад.

Анатолий Эдуардович чётко и ясно заявил: я автор, я владелец интеллектуальной собственности, я – единственный человек, который может распоряжаться этим и привлекать средства.

И второе – он создал группу компаний, по континентам – Евразия, Америка, Африка, Австралия – и выпустил 400 миллиардов акций, оплатив их своей интеллектуальной собственностью.

Я сказал ему, что только он может привлекать инвестиции, потому что мне и моей команде денег никто не даст. Потому что мы не разработчики, мы только посредники. Я думаю, что он прислушался к моему мнению и совету и создал то, что имеется на сегодняшний день. Юницкий создал единственный механизм, который способен работать, в который поверят все без исключения.

Сейчас объединилось три течения, три вектора, три системы. Все три вектора созревали сами по себе не одно десятилетие. Сейчас они сошлись в одной точке, сфокусировались, как небесный луч в объективе нашего фотоаппарата.

Первое – это технология, которую создавал Юницкий на протяжении почти сорока лет. А он её совершенствует постоянно, и это уже четвёртое поколение, и оно отличается от того, что изобретал раньше. Над ней он работает круглые сутки. Даже во сне. В этом вы можете убедиться сами, когда придёте к нему на встречу. Он будет слушать вас, но при этом его рука чертит и чертит непонятные круги и квадраты. Он вас внимательно слушает, а рука слушает его мозг и подчиняется его мысли, постоянно делает эскизы. Ни единой секунды не хочет терять впустую. Анатолий Эдуардович увлечён, одержим идеей, цепко держит мысли в голове. Он понимает как никто ценность времени, которого всегда у него мало. У каждого человека не хватает времени, но в сорок и шестьдесят лет понятие времени очень разное.

Второе. С развитием интернета и технологий появилась возможность привлекать и доводить информацию до миллионов и миллионов людей. При этом вовлекать их в свой круг, вести с ними прямой разговор, не прятаться за спины кого-то, а смотреть людям прямо в глаза, доводить до них сущность проблемы. Разъяснять, что такое народное финансирование.

И третье. Ведущие страны – Великобритания, США, Австралия поняли сегодня, что надо снимать ограничения на привлечение народных денег на рисковые проекты. До этого существовали строгие ограничения. Нельзя, утверждали законы, чтобы дедушка или бабушка, вытащив из своего кошелька какую-то сумму, вкладывали в непонятный проект, не понимая, что их могут обмануть.

Но когда пришло осознание, что народные деньги можно вложить в какой-нибудь интересный бренд и потом получать от этого свои проценты, всё стало на свои места. Можно же перед этим проводить научную экспертизу, и эксперты дадут свои заключения о серьёзности намерения проекта. И тогда человек, вкладывая деньги, ничем не рискует, даже наоборот, найдёт лишний источник дохода. И поэтому ни один новый проект, не пройдя экспертизу, не может внедриться в жизнь.

Но кто-то же должен поверить в благородное начинание и не бояться проиграть или быть обманутым. Рахманинов поверил Сикорскому и дал ему деньги на осуществление его мечты. Музыкант поверил технику-изобретателю, и мы сегодня знаем, что есть на свете вертолёт. Сикорский получил начальный старт и потом довёл своё детище до реализации. Да много можно привести примеров, когда люди, далёкие от научных проектов, вкладывают в них свои деньги.

Сегодня, когда западные страны сняли ограничения на сбор народных денег, экономический рынок получил огромный скачок. В Великобритании в прошлом году было собрано два миллиарда денег и пущено в прибыльное дело. Такое и в Соединённых Штатах пошло, в других странах.

Так вот сейчас Анатолий Юницкий свёл воедино эти три составляющие, объявил на весь мир о своем проекте «Струнных дорог». Раньше это сделать было невозможно, не было такого эффективного инструмента – интернета, а сегодня Юницкий может войти в каждый дом, где есть компьютер и спросить: «А ты с нами, дорогой, или пройдёшь безучастно мимо строительства нашей общей дороги? Включайся, становись народным инвестором, строй вместе с нами дорогу над землёй! И ты тоже будешь ездить по ней».

В тот момент, когда Автор народного финансирования написал партитуру, создал музыку, когда «струны» зазвенели небесными мелодиями, и пригласил меня Анатолий Эдуардович в свой коллектив. Я благодарен, что он не забыл меня, верил в меня, зная о моих возможностях, ценя мою эрудицию, и я с благодарностью принял приглашение.

И опять совпали, сошлись воедино наши возможности и знания, мечты и задачи. Я снова начал заниматься любимым делом, а это – счастье. Мы вошли с ним в новую, ещё более значимую фазу отношений и взаимодействия, и наши сердца стали биться в унисон.

Он – автор своей выстраданной годами идеи, а я при нём отвечаю за свой, порученный мне, блок. В чём конкретно? Это перспективное планирование, привлечение инвесторов и работа с ними, а главное – развитие компании. Мой доход, как и всех остальных нашего коллектива, зависит от того, сколько я привлёк инвесторов, сколько они вложили денег. Меня приглашали мои друзья в свой бизнес, предлагали работу чиновника на высоком уровне, получал другие заманчивые предложения… Но ни одно меня не привлекло, ни на никакие деньги я не польстился. Я уже давно стал чужим в других сферах, и вижу себя своим только рядом с Юницким, только в коллективе, которым он руководит.

Сегодня я абсолютно забыл о дискомфорте, потому что занимаюсь любимым делом. И когда мы сегодня говорим, что двигаемся в правильном направлении, знаем – это результат совместной напряжённой работы.

Юницкий создал систему и задал вектор. Не будем говорить, что ему это стоило, сколько потрачено на это сил и духовной энергии. Он ведёт нас за собой. Система работает только тогда, когда каждый из нас будет отдавать всего себя работе. Никто никого не может продублировать, заменить или подменить. Такой закон у высокого напряжения наших действий.

Мы стоим на переломном этапе. Три месяца назад, когда начал работать, не представлял, что передо мной откроется необозримый мир интернета, что могу выходить в эфир и говорить с тысячью, десятью тысячами, сотней тысяч людей. Я прочитал тысячи лекций студентам и просто слушателям, и их было пятьсот, тысяча, самое большое пять тысяч – сколько вмещалось в зале, а здесь передо мною огромный виртуальный зал и прилежные слушатели. Мне приходится проводить вебинары – онлайн-конференции – говорить слушателям о нашей системе. Я имею огромный опыт разговора с аудиторией. С тех пор, как познакомился с Юницким, четырнадцать лет читаю лекции. Я знаю, как держать аудиторию в напряжении, чтобы они слушали каждое слово, но и знаю, когда остановиться, чтобы не утомить слушателей.

Опыт чтения лекций по макроэкономике соединяю с нашими задачами, увязываю с нашими технологиями. Признаю, утверждаю, что Юницкий создал новую научную школу, новое научное направление. Себя же я называю последователем-учеником. Потому что он создатель школы, а я только развиваю и продвигаю то, что он предложил. Творчески обрабатываю его идеи, претворяю в жизнь его курс. «Струнные технологии» – это новое экономическое направление. А за последний год появилось новое название «Sky Way», что обозначает «Небесная дорога». Очень правильное брендовое название, оно наиболее точно наложилось на технологию и концепцию, которую я проводил в системе «ТРАНСНЕТ» – «Sky Way» является основой «ТРАНСНЕТа». А «ТРАНСНЕТ» является основой новой экономики, нового технологического уклада, который будет развивать и определять развитие всей экономики планеты примерно на 30 – 50 лет вперёд.

Мы сейчас ввели такое новое понятие как «Экономический Ковчег». Это антикризисная система, которая позволит избежать экономических катаклизмов, безболезненно обойти рифы и подводные камни. Впереди конфликты и кризисы, колебания экономики и макроэкономики, а «Sky Way» и «ТРАНСНЕТ» пройдут сквозь густой туман неопределённости и потом станут базой для возрождения всех экономик в посткризисный период. Но над всем этим будут струнные технологии.

Сегодня, выходя в интернет, мы видим, как это всё воспринимается. Если раньше мы читали отзывы с сомнениями или недоверием, то сейчас таких собеседников всё меньше и меньше, чаще звучат восторженные отклики с просьбами подключить их к «народному финансированию». И это нас радует, ещё и ещё раз доказывает, что мы движемся в том правильном пути, который определил Анатолий Юницкий. Количество людей нашей аудитории растёт с каждым днём и с огромной скоростью, интерес просто колоссальный.

Первые тысячи людей внесли свои минимальные деньги, но после них начали подключаться те, у кого есть свой капитал. И ни у кого и в мыслях нет сомнения, наоборот, они поддерживают нас, желают успеха и подключают к этому своих друзей. Раньше инвестор, внося свои крупные деньги в проект, требовал не только контроль, но и участие в управлении. А когда кто-то вмешивается в процесс, система начинает давать сбой. Контроль есть и будет и сейчас, но это уже будет другое видение, и будут подключаться к народному финансированию более крупные игроки, если их можно так назвать, потому что тот контроль будет не одного человека, от которого мы будем зависеть, а общество. Каждый в отдельности, но и все вместе. Всё и все на виду, и никакой теневой экономики и финансов, всё прозрачно.

И только сейчас нам удаётся выйти на тех богатых инвесторов, на которых не удавалось выйти раньше, и – главное – у нас сейчас будет совершенно другой разговор с чиновниками. Мы сегодня создали систему, которая находится над юрисдикцией отдельной страны, когда компании защищены британским правом, австралийским, американским, евразийским, китайским и так далее, но все они контролируются одним центром – фондом Юницкого.

Мы не можем утверждать, что нам всё равно, что случится с долларом, евро, юанем, нас не коснутся катаклизмы и экономические перепады. Просто они, финансы, сразу же, придя к нам, вкладываются в технологии. А у нас не биржа и не банк, у нас «Ковчег», в котором сберегается всё, что поступает, потому что каждый цент начинает работать. И давать научный результат.

Поэтому сегодня инвестиции народных сборов самые надёжные, самые защищённые, потому что они в движении, они работают. Это уже понимают те, кто покупает билет в наш «Ковчег», кто подключается к новой идеологии и новой экономике. Об этом свидетельствуют факты, которые мы видим ежедневно на интернетовском поле. Здесь невозможно никого обмануть, обойти кого-нибудь – такой факт может взорвать всю нашу систему и родится недоверие к нам. Поэтому мы и в мыслях не допускаем такого. И мы не можем продвинуть под этот проект какую-нибудь ерунду, международные эксперты сразу же наложат на такую аферу своё «вето». Только одно направление, одобренное и утверждённое, прошедшее экспертизу, только главное – проект струнных дорог.

Тот, кто вливается в нашу систему и видит, что налицо духовная и экономическая выгода, задаёт с удивлением закономерный вопрос: «Ребята, а где вы раньше были со своим проектом?»

А ответ очень простой. Мы и раньше были, но мы друг друга не видели, а вот сегодня вы все перед нами и мы перед вами. Раньше мы и представить не могли, чтобы в назначенное время очутились в огромнейшей аудитории.

Пока только представители пятнадцати стран выходят с нами на связь. Это русскоязычное население, которое по тем или иным причинам оказалось за рубежом. Но это первый этап нашей связи. В ближайшем будущем мы будем вести разговор на английском, немецком, французском и иных языках.

То, что мы создали, это не наш, человеческий, продукт. Это Божий продукт, Божий промысел. Мы долго блуждали по пустыне, и Господь вывел нас на те рубежи, где мы должны уже работать с твёрдым убеждением, что у нас получится. И поэтому Всевышний запретил нам сомневаться, по нашей вере и будет дано нам всем.

Анатолий Юницкий – человек верующий, и поэтому идея создания дороги над землёй снизошла к нему свыше. Над каждой страной своё небо. И даже сама фамилия – UniTsky – разделяется на два значения через «Т» – «транспорт»: «объединить, собрать» и «небо, небеса».

Поэтому он и объединяет, собирает своими дорогами небеса. И это тоже дано свыше.

Если раньше у нас были какие-то сомнения, это было перед идеей народного финансирования, то сегодня мы живём и работаем только с твёрдой уверенностью, что мы в душе давно построили струнную дорогу и наш огромный состав движется в нужном направлении. В этом у нас нет никаких сомнений – время сомнений прошло, сейчас только оптимизм и вера в достижение своей цели, нашей цели.

Мы прошли все пути, набивая шишки, отчаивались, порой не верили в то, за что взялись, но только благодаря оптимизму и уверенности Анатолия Юницкого всё сохранилось и укрепилось. То, к чему мы пришли, это достигнуто путём проб и ошибок. И есть одна из гениальнейших поговорок об определении успеха. Что такое успех? Это движение вперёд от неудачи к неудаче со всё возрастающим оптимизмом. Чьи слова? Конечно же, Черчилля. Только Юницкий тридцать семь лет шёл твёрдо к своей цели. Признаюсь, я сам, видя не раз, что всё рушится, ломается, не связывается воедино, испытывал тяжелейшее разочарование и душевный кризис, уходил в сторону, уходил с дистанции. Но только не Анатолий Эдуардович, только он не снижал своего оптимизма, двигал и продвигал, даже в одиночку, своё детище.

В первые встречи со мной, когда он приехал в Москву без копейки денег, а только с идеей струнного транспорта, а потом – походы к чиновникам, заинтересованность Президента и снова крах – видел, как ему было тяжело… И каждый раз, он опять, превозмогая душевную боль от непонимания власти, шёл и шёл вперёд, лелея в душе свою мечту.

Мы были у него в доме, варили пельмени и вели долгие беседы о будущем. И он в те минуты оживал, в глазах горел живой огонёк, у него не опускались руки. Потом опять находились партнёры, совместная работа и крах, потом Австралия, потом… И снова неутешительный финал. У другого бы уже давно опустились руки, но только не у Анатолия Эдуардовича. За это время, оказывается, он совершенствовал и совершенствовал свою систему, свои взгляды, не оглядываясь ни на кого.

И сегодня мы говорим: «Дай, Боже, нам силы и здоровье, и мы с достоинством выполним свою миссию, возложенную на нас!» Теперь всё зависит только от нашего умения свести все нити воедино, представ перед нашими инвесторами с открытым сердцем и чистой совестью.

Я не удивлюсь, если завтра его, Юницкого, объявят Человеком Столетия, который изменил жизнь цивилизации, и не удивлюсь, когда

он станет самым богатым человеком на планете, – мир должен «выплатить компенсацию» за его титанический труд, за унижения и отвержение, неприятие его идеи.

«Струнные дороги» – дар Божий, и проводником, соединителем и объединителем народов и небес избран Анатолий Юницкий. Только сатанинские тёмные силы все годы вмешивались в благородное и божеское дело, только они старались помешать осуществлению мечты великого учёного и изобретателя. Они увидели в этом проекте страшное для себя будущее – небесные дороги не только соединяли человеческие сердца и души, а рождается новая сообщность людей без национальности, без границ, общая вера во Всевышнего. Иначе объяснить это я не могу.

Об «Экономическом ковчеге». Первым это понятие в обиход ввёл Глазьев. Ввёл в каком ракурсе? Он сравнил Евразийское пространство с Евросоюзом. Евросоюз он назвал экономикой «Титаник», который со временем потерпит крах и отправит мировую экономику на дно, а вот Евразийское – это «ковчег», который начал успешно работать, движется на восток, приведёт мир к процветанию. За счёт чего? Он утверждает, что это будет достигнуто путём развития нано- и биотехнологий. Непонятно только, как он собирается вводить в Евразийское пространство идеи Чубайса и биотеха курчатовского Ковальчука, я лично это не представляю. Сегодня вся мировая наука показывает, что никакая нано- и биотехнология переворот в экономике не произведут. Доклад Рогозина говорит о том, что будущее за робототехникой, за другими техническими квантоновшествами, но, что странно, ни слова о нано- и биотехнологии.

У нас понятие «Ковчега» совсем иное.

Подход к понятию экономики совсем иной. Только транспорт на новой основе, только сеть транспортных коммуникаций будет тем технологическим прорывом, который выведет экономику на новую ступень. Когда я по «скайпу» сегодня общаюсь с молодыми людьми, я им поясняю, что они будут обладателями экономики будущего, что сегодня для нас она настоящая.

А они, представители следующего поколения, будут перемещаться из одного конца планеты в другой бесплатно, не проходя никаких проверок и без виз, и летать не надо выше облаков, и «юнибусы» доставят пассажиров в любой далёкий город в три-четыре раза быстрее авиалайнеров. Фантастика? Да нет же, реальность. И ту реальность мы будем вместе приближать. Если бы нам раньше сказали, что мы можем бесплатно общаться по интернету с собеседниками, которые живут на противоположной стороне планеты, никто бы не поверил. А сейчас мы пользуемся этим. Так будем пользоваться и струнным транспортом и удивляться, сожалеть, почему человек не придумал этого раньше.

А придумал это Юницкий около сорока лет назад.

Мы участвуем все вместе в проекте издания второй книги о гениальном учёном Юницком. В ней мы все вместе излагаем сегодняшний день формирования нашей системы, хотим достучаться до сердец наибольшего количества людей, которые должны поверить в наши чистые и благородные помыслы. Книга будет служить связующим звеном между нами и всеми теми, кто проявит живой интерес к СТЮ – Небесным дорогам Анатолия Юницкого.

Но я верю, что мы не обойдёмся и без третьего издания, самого главного, в котором расскажем уже о том, как будет чувствовать себя человек в новом мире, в новой технологии, передвигаясь по земле в новом, струнном, транспорте.

Уже будут рассказывать сами пассажиры о своих впечатлениях и эмоциях, о чувствах, которые будут испытывать от нахождения в юнибусах.

И выскажут своё удивление тому, как жили раньше, находясь под гнётом и зависимостью монополистов, отдавали бешеные деньги, чтобы перевезти грузы и проехать в поезде.

А в новой экономике, находясь на новых дорогах, они не будут платить совсем и не испытывать при этом множество бытовых и социальных неудобств…

Мы сделаем наш проект, мы напишем и эту, и новую книгу о струнных дорогах Анатолия Юницкого!

Мы в этом не сомневаемся.

Да здравствует Sky Way!

Вооружившись уверенностью

Горизонты расширяются

(по материалам сайта)

Анатолий Юницкий, *20 мая 2014 года:*

«Уважаемые коллеги, информируем вас о важном этапе развития проекта Sky Way.

19 мая 2014 года приступило к работе **Представительство группы компаний Sky Way в Республике Беларусь.**

Проведены следующие действия:

– арендованы офисные помещения – общая площадь 328 кв.м.;

– производится набор конструкторских кадров – конструкторского «ядра» проекта;

– осуществляется оборудование рабочих мест и закупка соответствующего программного обеспечения.

К работе приступили:

– генеральный конструктор Представительства;
– главный конструктор подвижного состава;
– начальник Конструкторского бюро кузовов;
– ведущий конструктор Конструкторского бюро шасси;
– начальник Конструкторского бюро дизайна;
– начальник Конструкторского бюро инженерных расчётов;
– конструктор 1 категории (Конструкторское бюро инженерных расчётов);
– начальник Конструкторского бюро технологического оборудования и оснастки;
– ведущий инженер-технолог (Конструкторское бюро технологического оборудования и оснастки);
– инженер-конструктор 1 категории (Конструкторское бюро технологического оборудования и оснастки);
– инженер-конструктор по двигателям внутреннего сгорания (Конструкторское бюро силовых агрегатов).

Все сотрудники обладают высокой квалификацией и имеют огромный и богатый опыт работы в области проектирования транспортных систем и колёсного подвижного состава.

Время подчинилось нам!

Мы подчинились времени и стоящим перед нами задачам!

К концу года в нашем проектно-конструкторском институте будет 11 конструкторских бюро и около 100 конструкторов, которые будут готовить рабочую документацию на четвёртое поколение грузового, городского и высокоскоростного Sky Way. По ним мы построим в 2015 –2016 годах в Литве тестовые участки транспортных систем со всем необходимым подвижным составом и инфраструктурой, сертифицируем технологию, продемонстрируем заказчикам со всего мира и выйдем на рынок транспортных услуг на всех континентах планеты.

26 мая 2014 года

Перевод на русский язык статьи

«Почти фантастика – небесная дорога»

из газеты «Siauliu krastas» (Шяуляйский край) от 21.05.2014) автор Максим Дон

Новые технологии

Трудно представить, что когда-нибудь из Вильнюса в Палангу мы не будем трястись по железной дороге, не будем ехать по шоссе, а через несколько десятков минут перелетим по воздуху – по натянутой струне, в висящем, напоминающем самолёт , поезде. Учёные уже открыли новый экономичный и экологичный вид транспорта.

Новые технологии сообщений хотят испытать в Литве, куда из Лондона переместится специальный исследовательский институт.

Изобретения не имеют аналогов в мире.

Новую технологию струнной дороги изобрёл Анатолий Юницкий.

Последние три года учёные интенсивно работают, испытывая и совершенствуя технологии струнного транспорта четвёртого поколения и хотят их представить миру. В этом направлении в четырёх странах мира созданы предприятия, на которых уже работают инженеры, проектировщики, конструкторы.

Главный офис компании, готовой осуществить изобретение А. Юницкого, находится в Лондоне.

Недавно и в Литве учреждена компания «RAIL SKYWAY SYSTEMS». Название означает системы небесных дорог. Цель этой компании – сделать её основным предприятием, перенести в него часть капитала и инвестиции, создать новые рабочие места и представить на рынок новый, не имеющий аналогов в мире, вид транспорта.

Как сообщил заместитель генерального директора компании Артурас Вирбицкас, компания уже имеет заказы из нескольких стран Европы и других стран мира. Только перед подписанием договоров предлагаемые технологии и изделия необходимо сертифицировать.

Необходим земельный участок в 10 гектаров. Для сертификации своей новой транспортной системы компании «RAIL SKYWAY SYSTEMS» необходимо создать научную лабораторию и испытательно-показательную трассу струнной дороги. Для этого необходим земельный участок площадью в 5 – 10 гектаров. На нём надо оборудовать испытательную высокоскоростную трассу длиной 30 км. По словам А. Вирбицкаса, такая длина трассы позволит развить скорость до 500 км в час. Это связано с тем, что для разгона и торможения необходимо немалое расстояние.

Представители компании уже присматривают подходящее место в Литве, готовы выкупить и частные владения.

Они посетили город Кялме, где проходило собрание мэров Шяуляйского округа (Шяуляй – окружной центр).

Представители Шяуляйского района активно интересовались возможностями. Они готовы предложить свободную площадь государственной земли для оборудования испытательной трассы длиной около десяти километров. Продолжение трассы могло бы быть в другом районе.

Заместитель мэра Кялмского района Кястутис Билюс рассказал, что рассматривается участок земли, заканчивающийся возле торфяников в районе Титувенай. Здесь возможно оборудовать одну часть трассы, другую – в соседнем Радвилишкяйском районе.

Воплотятся ли эти предложения в жизнь, покажет будущее. Территории, где могут располагаться научная лаборатория и испы-

тательная трасса, рассматриваются в разных регионах Литвы. Если не удастся найти подходящее место, то будут искать и в других странах Балтии. В месте расположения научной лаборатории и испытательного полигона планируется создать пятьсот рабочих мест. В лаборатории будут работать учёные со всего мира, в том числе и из Литвы.

Кроме того, нужно будет много инженеров, конструкторов, юристов и специалистов других профессий. Многие из них пройдут обучение.

В развитых государствах мира изобретатели новых транспортных систем сталкиваются с сопротивлением. Магнаты железных дорог, авиации, автомобильных дорог видят в них мощного конкурента, который в будущем может разорить их бизнес.

– Литва – это как белый лист бумаги. Здесь нет высокоразвитой транспортной структуры, живут хорошие, искренние люди. Поэтому учёные могли бы спокойно и плодотворно работать, – сказал Артурас Вирбицкас.

Лабораторию планируют построить за три года. В неё будет инвестировано 250 миллионов евро.

Дорога на сваях

Струнная дорога нового поколения – это дорога на сваях. Она может быть на высоте от трёх с половиной до пятнадцати метров. Может пролегать через горы, леса, по морям, пустыням.

Ей подвластен любой рельеф земной поверхности. Поэтому такие дороги можно строить и в сложнодоступной местности.

Струнная дорога может быть проложена прямо над городом. Для этого вовсе не надо вмешиваться в экосистему и менять ландшафт.

В землю монтируются сваи. Между опорами натягивается специальная струна – без швов, особо прочное изделие с силой натяжения в сотни тонн, выдерживающее очень большие нагрузки.

Даже в случае терроризма или других несчастных происшествий, когда могут упасть несколько колонн (эстакад), по натянутой струне транспорт беспрепятственно может двигаться дальше.

Новая инфраструктура выдержит и землетрясения, и цунами. Детальных технологий дороги будущего изобретатели не раскрывают. Это научная и коммерческая тайна. Изобретение будет запатентовано. Осуществлённых проектов хватило бы на всё столетие. Струнный транспорт более всего будет напоминать железную дорогу, так как в нём также есть рельс. Только форма самого транспортного средства будет похожа на самолёт, чтобы легче преодолевать сопротивление воздуха. Таким транспортом можно будет перемещать не только пассажиров, но и перевозить грузы.

По словам изобретателей, струнная дорога – это самая дешёвая и экономичная инфраструктура. Для неё земная поверхность используется минимально. Небесная дорога может идти через уже построенные города. Не надо строить мосты, прокладывать дорожные насыпи, рыть канавы, водопропускные устройства, подземные переходы.

Таким образом, прокладка такой дороги обходится значительно дешевле, чем строительство автомагистрали или железной дороги, позволяет сэкономить много строительных материалов, сравнительно быстро окупается. Для её обслуживания не нужно много работающего персонала.

Экономно и её содержание. Учёные подсчитали, что новая транспортная система значительно дешевле любого другого существующего вида транспорта. В сравнении с авиацией, она дешевле в восемь раз, в девять раз экономичнее железнодорожного транспорта, в три раза – скоростной железной дороги. По словам Артураса Вирбицкаса, экономичность определяет двигатель, горючее, аэродинамика транспорта и уникальные возможности струны. Новая транспортная система сбережёт и время пассажиров, и их деньги.

Анатолий Юницкий утверждает, что по небесной дороге можно будет развивать скорость до 500 км в час.

Например, из Москвы в Санкт-Петербург или из Минска в Киев можно будет долететь за пару часов, и это будет стоить только пятьсот рублей.

Из Каунаса в Вильнюс (около 100 км) люди будут добираться за пятнадцать – двадцать минут.

Экономичность небесной дороги проявляется ещё и в том, что она меньше будет вредить природе, не загрязняет воздух. Движение её тихое, почти неслышное. Поэтому люди не услышат никакого шума.

Мы же в свою очередь благодарим наших инвесторов за предоставленный материал и перевод.

....

Анатолий Юницкий из Rail Skyway Systems, 29 мая

Коллеги, всех приветствуем!

Сегодня про технологию Sky Way написал один из крупнейших онлайн-журналов России lifehacker.ru!

Всем рекомендую ознакомиться, также оценить статью и написать комментарий (только ни в коем случае не используйте реф ссылки в комментариях – это испортит репутацию!), нужно, чтобы статья попала в рейтинг самых популярных: http://lifehacker.ru/2014/05/29/transport-budushhego/

Страничка с сайта Анатолия Юницкого

Транспорт будущего: как будут передвигаться и путешествовать наши потомки

Артём Леднёв, 29 мая 2014 года

Растут города, а вместе с ними и автомобильные «пробки». Транспортную проблему ощущают на себе не только жители столицы, а даже провинциальные городки – в часы пик улицы, по которым раньше можно было прокатиться с ветерком в любое время, теперь полны машин.

Что делать? Ломать города и строить всё заново? Лучшие умы человечества пытаются изобрести транспорт будущего, который гармонично вписался бы в существующий вид современных мегаполисов и окончательно решил проблему пассажирских и грузовых перевозок.

Сегодня мы расскажем вам об одном из наиболее перспективных проектов, который уже через несколько лет сможет изменить облик городов по всему миру. Этот проект – «Струнный транспорт Юницкого» («СТЮ»). Или просто Sky Way.

Создатель технологии Анатолий Юницкий – известный российский учёный и изобретатель, родом из Беларуси (Гомельщина), начавший разработку концепции транспорта будущего ещё в 1977 году.

Уже тогда было всем понятно, что автомобили, поезда и самолёты хоть и справляются с потребностями человечества в перемещениях себя и грузов, но не смогут делать это в условиях роста населения городов.

С годами это осознание лишь растёт, а сейчас мы сами воочию наблюдаем стремительное наступление мирового транспортного и экологического коллапса. Шутки про Москву, которую путают с фантастическими землями Мордора, уже не кажутся такими смешными.

Если всё оставить как есть, в обозримом будущем мы вполне сможем лицезреть примерно такие пейзажи, как на фотографии внизу, во всех городах планеты. Скучный пейзаж, не правда ли? И – ужасающий. Всё в дыму и в копоти.



Впрочем, в случае своевременного принятия мер существующие и новые города могут выглядеть совершенно иначе. Вглядитесь в завтрашнее время, чувствуете разницу? Ничего нет хаотичного и случайного, всё подчинено законам сохранения и улучшения жизни человека. Транспортные системы и люди существуют в согласии и гармонии, внешний облик городов и посёлков радует взгляд, всё подчинено удобству и желанию людей.

Каждый из нас интуитивно понимает, какие требования должны предъявляться к транспорту будущего.

Он должен быть дешёвым, быстрым, легко внедряемым в существующие города и ландшафты, а также безопасным как для людей, так и для окружающей среды.

Среди всех доступных ныне технологий оптимальным вариантом оказался надземный транспорт. Натянутые между опорами подвесные рельсы-струны, по которым перемещаются пассажирские и грузовые составы на скоростях, не доступных самым современным высокоскоростным поездам.

В существующем мире люди и наземный транспорт передвигаются в одной плоскости, то есть по земле. Как результат – 1,5 миллиона пассажиров ежегодно погибают в транспортных происшествиях и авариях. Это в 10 раз больше, чем во всех войнах за тот же период. В небе летают самолёты и вертолёты, но их нельзя приспособить для ежедневных поездок на работу и домой.

К тому же, хоть воздушный транспорт и считается самым безопасным в мире, это не мешает статистике вещать о 700 жертвах авиакатастроф каждый год.

Надземный транспорт, занимающий нишу между землёй и небом, заставил бы нас забыть о смертях в автомобильных и авиационных катастрофах как о таких явлениях в принципе, вовсе исключить такое понятие, как пробки на автомобильных дорогах.

Правда, тут может у вас возникнуть вопрос: как многотонный состав поедет по таким путям? Рельсы же могут сломаться, просесть, лопнуть. Над этими вопросами разработчики думали еще пять десятилетий назад. Безопасность в пути – основа основ.

По сути, в этом и кроется принципиальное отличие Sky Way от существующих надземных железных дорог. Рельсы в нём предварительно натянуты, как струны. Усилие без нагрузки в них составляет сотни тонн.

В совокупности с современными высокотехнологичными материалами получаются пути, легко выдерживающие на себе грузовые и пассажирские составы и не провисающие под их массой.

Рельсы расположены на высоте и совершенно не зависят от инфраструктуры, находящейся под ними. Будь то лесопарковая зона или жилой район, струнный транспорт существует независимо от территории, по которой проходит, и не доставляет неудобств людям, экология от такого транспорта не страдает.

В качестве бонуса линии струнного транспорта решают проблемы информационных и энергетических коммуникаций – ничто не мешает проложить в них оптиковолокно и силовые кабели.

Всё это изначально предусмотрено данной технологией. Сами вагоны по внешнему виду и характеристикам больше напоминают самолёты, только без крыльев и приспособленные для работы на любых типах двигателей.

Аэродинамика и снижение сопротивления среды при движении поставлены здесь во главу всего.

На междугородних переходах такой вагончик разгоняется до 500 км/ч, съедая при этом всего один (один!) литр топлива на пассажира на 250 километров пути.

В пределах города при более низких скоростях этого же литра хватит на 2 тысячи километров на одного пассажира. При такой скорости и экономичности добраться, к примеру, в Москву из Петербурга можно менее чем за два часа, заплатив за билет 500 рублей.

Но это дороги между городами. А между странами и континентами? Представьте, что эти дороги проложены по всему земному шару. Представьте планету, скреплённую такой сверхскоростной эффективной транспортной системой.

Давайте вместе с вами проложим на карте струнный транспорт. Вот так он может выглядеть в будущем.

И это не фантастика, строительство СТЮ уже начато!

Sky Way проектировался так, чтобы быть максимально безопасным. Каждый день в новостях сообщается о множестве аварий, в которых калечатся и гибнут люди. Из-за человеческого фактора сталкиваются даже поезда.

Всегда управление берёт на себя автопилот, не совершающий ошибок, а конструкция путей и вагонов предусматривает противостояние любым форс-мажорам, начиная от возможности схода с рельсов и заканчивая разрушением одной или нескольких опор.

С точки зрения перспективы важнейшим моментом является то, что Sky Way – это не фантастика на бумаге.

Технология уже разработана и опробована в реальных условиях.

В процессе создания Юницкий получил несколько десятков патентов на свои решения, а в 2001 году была успешно создана тестовая площадка в городе Озёры Московской области, где струнный транспорт на практике показал свою работоспособность.

С белорусскими корнями

Белорус предложил Литве транспортную революцию – из Вильнюса в Каунас за 15 минут
30 мая 2014 года: Раса Лукайтите-Внараускене, Delfi.lt

«Поездка от Вильнюса до Каунаса через несколько лет может занимать 15 минут».

Так утверждает белорусский ученый Анатолий Юницкий, который изобрёл струнный транспорт.

Похожий на самолёт без крыльев поезд должен двигаться по очень прочной натянутой в воздухе струне.

С таким проектом Юницкий, учредивший в Литве компанию Rail Skyway Systems Ltd, обивает пороги самоуправлений и госучреждений.

Он хочет создать в Литве парк технологий, в котором планирует провести окончательные испытания и сертифицировать своё изобретение.

«Мы предлагаем абсолютно новый транспорт, как братья Райт, родоначальники авиации, Стефенсон, сконструировавший первую железную дорогу, или Форд, собравший первый автомобиль. Наш продукт создаст новый рынок», – сказал учёный.

Он рассказал, что ещё в студенческие годы понял, что существующий сейчас транспорт не является оптимальным, из-за него часто гибнут люди, он неэкологичный и вредит природе.

И более 30 лет он совершенствовал свою идею.

По словам Юницкого, струнный транспорт не наносит вреда природе, он экономичен. Учёный считает, что струнную дорогу можно оборудовать по меньшей мере на пятиметровой высоте, но в зависимости от потребностей она может строиться и выше.

Он утверждает, что долго исследовал, как наиболее дёшево построить эстакаду, так как это очень дорого. Подсчитывается, что километр стандартной железнодорожной эстакады стоит около 100 млн. долларов США.

Поэтому учёный изобрёл особо прочную дорогу – струнный рельс, который может выдержать большие нагрузки. Такая дорога намного дешевле обычной, так как нужно в 10 раз меньше материала.

По подготовленным учёным проектам спроектированный поезд будет лететь над землёй по струне.

«Этот транспорт можно использовать и в городе вместо трамвая или автобуса. Остановки можно оборудовать на крыше многоэтажного дома, а между ними натянуть струнную дорогу», – сказал учёный.

Для такого транспортного средства, рассчитанного на 40 человек, нужно очень мало энергии – 5 кВт мощности двигателя. Примерно как для мопеда. Учёный утверждает, что такое транспортное средство стоит в 20 раз дешевле, чем метро.

Этой технологией для перевозки грузов интересуются некоторые страны Африки, Америки, Европы, Австралия.

Почему выбрал Литву?

Предприятие хочет создать в Литве технологический парк, в котором примерно три года будет проводить испытания, чтоб предложить на рынок запатентованный новый вид транспорта.

Для лабораторий он хочет взять в аренду около 10 га, а для испытательных дорог нужен участок примерно в 30 км длиной и 10 м шириной.

Если удастся купить или взять в аренду участок, в Литве будет совершенствоваться струнный транспорт трёх видов: грузовой, скорость которого будет около 50 км/ч, пассажирский, который будет перевозить пассажиров в городе со скоростью до 150 км/ч, и скорый пассажирский со скоростью около 500 км/ч, который сможет перевозить около 200 000 пассажиров в сутки.

На вопрос, почему для этого проекта он выбрал Литву, собеседник ответил:

«Литва защищает интересы инвесторов. Но если бы мы решили обосноваться в Германии, там у нас был бы сильный конкурент, компания Siemens, во Франции, Японии есть свои скорые поезда. Зачем мы им нужны? Я сам белорус, поэтому Литва мне кажется идеальным местом».

Юницкий говорит: предприятие намерено инвестировать в Литве 300 млн. долларов.

В начале проекта планируется трудоустроить до 500 человек. Работников ищут уже сейчас.

Сейчас Анатолий Юницкий встречается с главами разных самоуправлений, готовит проект для Министерства транспорта и коммуникаций.

По его словам, если за несколько месяцев не удастся найти подходящий участок, предприятие будет искать другую страну.

Читать полностью: http://it.tut.by/401291

Учим, обучаем, предлагаем…

Обучающая онлайн-конференция
проекта Rail Skyway для новых инвесторов от 26 мая

Первая Международная конференции Sky Way

Москва, 26 мая 2014 года   Конференц-зал

(трансляция «вживую», не все участники конференции называли свои имена, мы и не просили их об этом, но их голос и их участие подтверждает видео в интернете – онлайн-конференция – звучат их голоса)



Говорят участники конференции:

– Я участвую в конференции как юрист, преследую две цели. Первая – получить, естественно, прибыль от проекта, а вторая цель – прикоснуться к великому. Но, наверное, лучше цели поменять местами. Желание участвовать в Великом и важном проекте.

Когда реализуется такой глобальный проект и открываются такие возможности, то просто необходимо воспользоваться такими возможностями, зацепиться за эту возможность и принять участие в этом проекте. Даже с точки зрения социальной. Сколько принесёт пользы этот проект – как себе лично, так и общей идее! Участвовать в этом проекте просто необходимо, – я так считаю.

– Я приехал на эту конференцию по той причине, что совершенно недавно мне попалась информация об этом проекте. Тема, как говорится, пошла. О технологии струнного транспорта Юницкого я узнал

более десяти лет назад. Меня тогда поразило то, что есть блестящая возможность нашу российскую экономику сделать конкурентноспособной, поднять её на более высокий уровень. Есть блестящая возможность это сделать. И я уверен, что это произойдёт в ближайшем будущем.

– Информацию о струнном транспорте я увидел в декабре прошлого года. Признаюсь, она меня с самого начала не заинтересовала, подумалось, что это просто очередная пирамида или что-то вроде того. Точнее, отнёсся как к какой-то легенде, фантастике, сказке. Легенда о ставках, о биржевых маклерах, азартных играх и так далее… Показались и воздушными нанотехнологии, ну не «врубился» в тему, не зацепила она меня…

А потом, в феврале, неожиданно вернулся к этой теме, ещё глубже вник в неё. Она меня поглотила полностью и без остатка. Никто меня не подталкивал к этому, сам «проснулся» и удивился, осознав, что мимо меня проходит что-то важное и значительное.

Сейчас структурировано в этот проект более тысячи шестисот человек. Они пока находятся в «полусонном» состоянии, в нерешительности, но я твёрдо уверен, что они проснутся, мы их разбудим, и, как и я, они увидят в струнных дорогах и своё будущее, и будущее своей страны. О небесной дороге скоро узнает весь мир. А в конце я скажу так. Это конференция, на которой мы присутствуем, я её могу сравнить, да пусть меня простят за громкие слова, с первой презентацией Стива Джобса.

– Технологии Анатолия Юницкого, о которых я сегодня услышал, мне показались перспективными. И я без раздумья стал инвестором. Вот поэтому я и приехал сюда на этот великий форум…

– Приехал сюда, чтобы познакомиться с людьми и с идеями проекта, посмотреть на организацию форума. О струнных технологиях раньше ничего не слышал, хотя стараюсь не пропускать новинки в мире техники. Сюда попал не сказать чтобы случайно, подсказали две недели назад знакомые и предложили принять участие в конференции вместе с ними – интересная тема.

Я сказал, что у меня есть много вопросов. «Вот и задашь свои вопросы руководителям проекта, – ответили друзья, – на все получишь ответы». И вот я здесь. Удивился, что столько народа приехало, значит, многих заинтересовали дороги будущего.

Вижу, что всё серьёзно. Если не изменится моё мнение, то после конференции я обязательно стану инвестором, вложу деньги в проект.

– С проектом знакома давно, но в чём-то были сомнения. А вот сейчас, когда передо мною ребята из этой команды, когда они рассказывают нам честно и открыто, у меня проснулось желание присоединиться к проекту. Всё происходит не в виртуальном измерении и времени, мы перед организаторами проекта, они перед нами. Так что я без сомнения буду инвестировать средства в строительство дорог завтрашнего дня.

От самой конференции ожидаю, конечно же, серьёзного и конструктивного расклада этого проекта. Мне всё нравится – и организация, и сам разговор. Руководители проекта почти все перед нами. Отсутствует сам Анатолий Юницкий, к сожалению, мы с ним общались по Скайпу. А с ребятами, членами его команды, общаюсь напрямую. Прекрасный у них коллектив. И Сергей Семёнов, и Виктор Бабурин, и Сергей Сибиряков – все они замечательные ребята. Я с сегодняшнего дня стала инвестором, думаю, что у нас всё получится. Надежды на самый прекрасный результат.

– Хочу выразить солидарность со всеми теми акционерами и инвесторами, кто поддерживает этот проект плюс к этому высказать огромное уважение и признательность Анатолию Эдуардовичу за то, что он на протяжении тридцати шести лет неустанно разрабатывает уникальнейшую технологию струнных дорог.

Я, как и все, кто поверил в него, в саму технологию СТЮ, твёрдо уверен – мы все вместе, объединившись, взявшись за руки со всем миром, объединим небеса, объединим страны, возведём над землёй чудеснейший проект – Sky Way! Перед каждым из нас откроется тот единственный и уникальный путь, который проложил перед нами гениальный учёный и конструктор Анатолий Юницкий.

В перерыве мы подошли к Сергею Сибирякову. Просим высказать свои впечатления от конференции:

– Сами не ожидали, если признаться, такой наплыв людей. И это нас радует, вселяет уверенность, что мы на правильном пути. От первого этапа мы перешли ко второму. Было потрачено много сил на работу в сети, в интернете, вопросы и ответы, пояснения и разъяснения, онлайн-конференции… Аудитория с каждым разом расширяется и расширяется.

Сегодня пришло время собраться всем вместе, подвести какие-то промежуточные итоги, спросить друг у друга, куда и как мы будем двигаться дальше, что у нас будет опорой, фундаментом, что придаст нам уверенность в наших силах.

Разговор сегодня идёт деловой, конкретный, ничего не витает в воздухе, нет никаких обещаний строить воздушные замки и завтра уже получить прибыль. Мы все вместе занимаемся математикой и экономикой, прогнозируем свои возможности, доверяя друг другу во всех делах.

Мы уже намечаем следующий этап – вместе определяем темы для следующей такой конференции, это будет напоминать общее отчётное собрание акционеров и инвесторов, отчёт о проделанной работе, где каждый будет держать ответ перед всеми, что удалось сделать, что предстоит.

Главное в нашей работе – обратная связь, не игра в одни ворота, а нам необходимо слушать и слышать друг друга, поправлять, подсказывать, намечать ориентиры завтрашнего дня.

И ещё – контроль, контроль и ещё раз контроль каждого и всех вместе. Доверяем, но и проверяем, сверяем свои шаги с теми планами, которые вместе наметили.

– Мне всё, что увидел и услышал сегодня, очень понравилось. Я оценил значимость и масштабность предложенной программы. Уверен, что этот проект имеет все данные своего развития и он осуществится. Перед началом у меня накопились вопросы, были сомнения, но на каждый из них я получил исчерпывающие ответы, и поэтому они исчезли.

Я приехал из Казахстана. Меня зовут Азад Бигалзаметов. Мы будем развивать эту идею и в нашей стране, думаю и верю, что она найдёт своё применение. Это наше будущее, в котором мы вместе будем жить и развиваться.

– Впечатления положительные. Мероприятие полезное и нужное. Такие встречи нужно проводить раз в квартал, если не чаще. Чем чаще мы будем встречаться, тем плодотворнее будет наша работа.

Верю, что у нас всё получится.

– Конференция, я считаю, удивительная и замечательная! Не могу подобрать ещё слова, чтобы высказать своё восхищение этим мероприятием. С первых слов ведущего этого проекта я поверила в жизнеспособность этого проекта.

И хотя я человек недоверчивый, вначале, когда во что-то «влезаю», не раз проверю и перепроверю, но тут почему-то отбросила все сомнения и приняла участие в инвестировании проекта.

Я теперь ивестор и акционер. Фантастика!

Когда ехала сюда, не представляла, в какой это форме будет подано – то ли очередная пирамида МММ, то ли что-то другое, но тут произошло чудо. Убедительное объяснение ведущих уверило и меня, и всех присутствующих, что это не очередная «липа», а всенародный проект.

Объяснение моей уверенности простое: мне захотелось прикоснуться к будущему, к тому времени, в котором будут жить наши внуки и правнуки, для них я подготовила такой подарок. Здорово! Какое прекрасное дело мы делаем все вместе!

Эмоции? Они зашкаливают, будоражат, внутри небывалый подъём. Со мной такое редко происходило. Жаль, конечно, что не было самого господина Юницкого, хотелось его услышать, хотя мы не раз выходили с ним на связь в эфире. Этот человек, я почувствовала, отдаёт всего себя этой идее. Это столько лет лелеять своё детище, терпеть неудачи и непонимание властей и сегодня преподнести его нам, сказать: «Берите, я долго шёл к вам! Не пожалеете!» И мы верим ему. Я не жалею, что влилась в общий коллектив инвесторов, твёрдо уверена – не зря.

А какой интересной оказалась книга о нём самом и о роде Юницких! Книга так и называется «Мы – Юницкие», автор её – Анатоль Боровский, писатель из Беларуси, давний друг Юницкого. Многие инвесторы получили в подарок эту книгу. Жаль, что она вышла малым тиражом. Хорошо, что планируется её переиздание, и будет она называться в новом варианте «Юницкого небесные дороги». Буду ждать с нетерпением её выхода в свет.

Я уже начала работать в этой, уже – нашей – компании. Искала вопросы и направления, как продвигать дальше идеи компании. Начались серьёзные согласования, уточнения, я привлекаю всё больше и больше в этот круг своих людей, а они своих. Мы стремительно движемся вперёд. Впереди перед нами светофор с тремя зелёными огнями. Значит, путь открыт, мы движемся в правильном направлении!

– И у меня возникали вопросы перед конференцией. Оказывается, все, кто хотел уточнить свои позиции или получить ответы на свои вопросы, все до единого были удовлетворены. Для каждого из нас нашлось время у организаторов, никто не остался недоволен.

Я задавал себе вопрос: а чем могу быть полезен в этом проекте? Получил подсказку. Она оказалась простой и удобной для меня.

Сейчас только думаю – сколько мне нужно вложить средств в СТЮ, чтобы со временем, через три-четыре года, как и обещают разработчики, смог бы получать максимальную прибыль. Этим самым я омогу не только себе, а и непосредственно проекту.

Я живу далеко от Москвы, в малом городке.

У меня было много друзей, а сейчас их стало ещё больше. Как только приеду, соберу такую же конференцию, приглашу специалистов из центра, и мы будем на месте раскручивать проект. Уверен, что получится. Никто в проигрыше не будет, выигрыш обеспечен каждому.

И выиграет от этого небесная дорога.

– Очень интересная конференция, получила информации по максимуму. Набрала кучу рекомендательных документов. Буду дома изучать вместе с другими, заинтересованными в этом людьми. Буду продвигать проект дальше. Замечательно то, что ведущие, особенно Сергей Сибиряков, объясняли материал, что даже тот, кто в школе плохо знал математику, понял сложные вещи. Доходчиво и просто, убедительно и обстоятельно.

Атмосфера гостеприимная, доброжелательная. Я бывала на многих мероприятиях, слушала многих лекторов и пропагандистов своих идей, но тут…

Ни в какое сравнение с другими конференциями самых главных залов Москвы. Молодцы! Первое место ребятам. И по теме, и по организации.

– Если честно, то я хотел поучаствовать в историческом событии. Я чувствую, что это не простое мероприятие, такого нет нигде на всём земном шаре. Со временем все убедятся в этом.

И саму компанию, и её технологии я знаю давно и довольно хорошо, потому что являюсь её инвестором. Не скажу, что я первый, но то, что вхожу в первую сотню, это точно. Как только появилась такая возможность – покупка акций, я их сразу же приобрёл.

Чего я жду дальше от СТЮ? Только её развитие, только внедрение в жизнь. Такой грандиозный проект должен удивить людей планеты, украсить жизнь каждого человека. Лично я сам глубоко уверен, убеждён, что без «Небесных дорог» счастье на планете существовать не может.

– Когда мы общались с ведущими проекта СТЮ по Скайпу, когда я разговаривала с Анатолием Юницким, это было незабываемое ощущение своей принадлежности к проекту. Я уже всех знала в лицо, знала интонацию голоса каждого. А когда получила приглашение принять участие в первой мировой конференции, радости не было предела. И не только радости, а ощущения, что встречусь с ребятами «вживую», могу с ними разговаривать, сфотографироваться с ними…

И тут моё желание и мечта осуществились.

Передо мной сидели те, кого я видела на экране. До них можно было дотронуться, задать любой вопрос. Они улыбались, общались с нами, ощущение было такое, что мы давно знаем друг друга.

Я получила заряд бодрости, приобрела необходимые рекомендации и инструкции. Я ещё научилась и сама зарабатывать, и подключать к этому других. Мои друзья сказали, чтобы я узнала обо всём подробно, а потом поделилась с ними. Вот вернусь домой, и вместе примемся продвигать проект струнных дорог. Думаю, что моих друзей заинтересует тот факт, что, вложив деньги как инвесторы, уже через три-четыре года мы начнём получать отдачу. Отдача будет зависеть от того, сколько кто вложит своих денег.

Скажу в заключение вот такие слова.

Этот проект – СТЮ – золото нашей нации, который никогда не будет истощаться, а наоборот, расти и расти с каждым годом.

Где, скажите, в какой стране это возможно? Нигде.

Я всех вас приглашаю принять участие в этом проекте, и, думаю, что на следующей конференции мы увидимся уже не как новички, а как старые друзья! Успехов!

С сайта «Анатолий Юницкий»

Калейдоскоп событий

Струнные Технологии (СТЮ)

Третий патент на четвёртое поколение струнных технологий.

Получено решение о выдаче третьего патента на изобретение «Транспортная система Юницкого и способ построения струнной транспортной системы».

Автор изобретения – А. Э. Юницкий, генеральный конструктор струнных технологий.

Завершена первая фаза патентования изобретений согласно разработанной в 2011 г. стратегии защиты интеллектуальной собственности в сфере высокоскоростных междугородных, городских и грузовых транспортных систем и девелоперских проектов с применением технологий СТЮ.

Остальная группа заявок для защиты разработанного в 2011 – 2012 г. 4-го поколения СТЮ, будет подана в 2013 г. (примерно 50 заявок) и в 2014 года (около 150 заявок). Патентоваться будут только те ноу-хау, которые будут раскрыты по мере реализации проектов СТЮ, в том числе – в создаваемом в настоящее время международном сертификационно-демонстрационном Центре продаж «Струнный транспорт Юницкого».



Анатолий Юницкий проводит совещание с главными специалистами по стандартизации и сертификации, октябрь, 2014 год



Совещание по главному управлению инфраструктуры и оснастки, октябрь, 2014 год

Приложение

Список основных научных трудов А.Э. Юницкого по программе «Струнный транспорт Юницкого»
(в хронологическом порядке):

1. Юницкий А. Э. Линейная транспортная система. Патент Российской Федерации № 2080268, кл. B 61 B 5/02, 1994.

2. Yunitsky Anatoly. Linear Transport System. Patent of Republic of South Africa № 95/2888, classification B 659, 1994.

3. Юніцкій А. Э. Лінійна транспортна система. Патент України № 28057, кл. B 61 B 13/04, 1994.

4. Юницкий А. Э. Беларусь может процвести на интеллекте / Газета «Гомельская праўда». – Гомель, 21 снежня 1994 г., № 177. – с. 3.

5. Юницкий А. Э. и др. Анализ колебаний пролётных строений струнной транспортной системы / Белорусский конгресс по теоретической и прикладной механике «Механика-95». Тезисы докладов, 6 – 11 февраля 1995, Минск. – Гомель: ИММС АНБ, «Инфотрибо», 1995. – с. 253 – 254.

6. Юницкий А. Э. и др. К динамике струнной транспортной системы / Белорусский конгресс по теоретической и прикладной механике «Механика-95». Тезисы докладов, 6 – 11 февраля 1995, Минск. – Гомель: ИММС АНБ, «Инфотрибо», 1995. – с. 254 – 255.

7. Юницкий А.Э. Струнные транспортные системы: на Земле и в космосе. – Гомель: Инфотрибо, 1995. – 337 с.: ил.

8. Юницкий А.Э. Высокоскоростной наземный транспорт НТЛ / Ресурсо- и энергосберегающие технологии на транспорте и строительном комплексе: Тезисы докадов международной научно-практической конференции – Гомель: БелГУТ, 1995. – с. 69 – 70.

9. Юницкий А. Э. Струнные транспортные системы – новые технологии в высокоскоростном наземном транспорте. Диссертация в форме научного доклада на соискание учёной степени доктора наук в области информационных технологий (транспорт). – Минск, 1996. – 26 с.

10. Юницкий А. Э. Рельс для струнных транспортных систем. Патент Российской Федерации № 45523, кл. 12-03, 1996.

11. Юницкий А. Э. Транспортное средство для струнных транспортных систем (два варианта). Патент Российской Федерации № 45722, кл. 12-03, 1996.

12. Юницкий А. Э. Транспортное средство для струнных транспортных систем (два варианта). Патент Республики Беларусь № 220, 1996.

13. Юницкий А. Э. Рельс для струнных транспортных систем. Патент Республики Беларусь № 221, 1996.

14. Юніцкій А. Э. Рейки для струнних транспортних систем. Патент України № 1995, кл. 25-01, 1996.
15. Юніцкій А. Э. Транспортний засіб для струнних транспортних систем. Патент України № 1996, кл. 12-03, 1996.
16. Юницкий А. Э. Рельс для струнных транспортных систем. Патент Республики Казахстан № 114, кл. 25-01, 1996.
17. Юницкий А. Э. Создание струнной транспортной системы «Париж – Москва» / Развитие коммуникационной системы Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва / Материалы международной конференции, 28 – 31 октября. – Минск, 1997. – с. 81 – 84.
18. Юницкий А. Э. Струнная дорога в XXI век / Газета «Транспорт России». – Москва, 27 – 31 декабря 1999 г., № 52. – с. 2.
19. Юницкий А. Э. Инновационный проект «Струнная транспортная система» / Журнал «Конверсия в машиностроении». – Москва, 2000, № 2. – с. 59 – 61.
20. Юницкий А. Э. Дорога в XXI век / Журнал «Национальная безопасность и геополитика России». – Москва, 2000, № 6 –7. – с. 43 – 49.
21. Yunitsky Anatoly. Report on the UN Centre for Human Settlements project FS-RUS-98-S01 «Sustainable development of human settlements and improvement of their communication infrastructure through the use of a String Transportation System. – Moscow: Gosstroy of Russia, 2000. – 160 p.
22. Юницкий А. Э. Струнный транспорт Юницкого / Проект «Ноосферные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск: Издательство НГАВТ, 2000. – с. 641 – 674.
23. Юницкий А. Э. Струнная транспортная система / Журнал «Наука и технологии в промышленности». – Москва, 2001, № 3. – с. 55 – 56.
24. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого (варианты) (2 изобретения). Евразийский патент № 003484, кл. Е 01 В 5/08, 2001.
25. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого. Евразийский патент № 003485, кл. Е 01 В 5/08, 2001.
26. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль. Евразийский патент № 003490, кл. В 62 D 35/00, 2001.
27. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль. Евразийский патент № 003533, кл. В 62 D 35/00, 2001.
28. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль. Евразийский патент № 003534, кл. В 62 D 35/00, 2001.
29. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль. Евразийский патент № 003535, кл. В 62 D 35/00, 2001.
30. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2201368, кл. В 62 D 35/00, 2001.

31. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации №2201369, кл. В 62 D 35/00, 2001.
32. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого (варианты) (2 изобретения). Патент Российской Федерации № 2201482, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
33. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации №2203194, кл. В 62 D 35/00, 2001.
34.Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2203195, кл. В 62 D 35/00, 2001.
35. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2204636, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
36. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого, способ его изготовления и монтажа (2 изобретения). Патент Российской Федерации № 2204637, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
37. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2204638, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
38. Юницкий А.Э. Рельс транспортной системы Юницкого и способ его изготовления (2 изобретения). Патент Российской Федерации № 2204639, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
39. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2204640, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
40. Юницкий А. Э. Рельс транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2208675, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
41. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2211781, кл. В 62 D 35/00, 2001.
42. Юницкий А. Э. Транспортная система. Патент Российской Федерации № 2211890, кл. Е 01 В 25/00, 2001.
43. Юницкий А. Э. Высокоскоростной транспортный модуль транспортной системы Юницкого. Патент Российской Федерации № 2217339, кл. В 62 D 35/00, 2001.
44. Юницкий А. Э. Струнная транспортная система / Градоформирующие технологии XXI века / Тезисы докладов и сообщений международной научно-практической конференции, 11 сентября. – Москва, 2001. – с. 12 – 14.
45. Юницкий А. Э. Струнная транспортная система – транспорт будущего / Журнал «Промышленное и гражданское строительство». – Москва, 2002, № 1. – с. 36 – 39.

46. Юницкий А. Э. и др. Инвестиционный авант-проект создания в Новосибирске высокоскоростной струнной транспортной магистрали Речной вокзал – Академгородок / Журнал «Сибирская финансовая школа». – Новосибирск, 2002, № 1. – с. 6 – 14.

47. Юницкий А. Э. и др. Струнная транспортная система / Модернизация промышленного транспорта / Труды научно-технической конференции, 12–13 февраля. – Москва, 2002. – с. 129 – 132.

48. Юницкий А. Э. Транспортная система Юницкого (варианты) и способ построения транспортной системы (4 изобретения). Патент Российской Федерации № 2220249, кл. Е 01 В 26/00, 2002.

49. Юницкий А. Э. Транспортная система Юницкого (варианты) и способ построения транспортной системы (3 изобретения). Патент Российской Федерации № 2223357, кл. Е 01 В 26/00, 2002.

50. Юницкий А. Э. Транспортная система Юницкого (варианты) и способ построения транспортной системы (3 изобретения). Патент Российской Федерации № 2224064, кл. Е 01 В 26/00, 2002.

51. Юницкий А. Э. Струнная транспортная система – ноосферный транспорт XXI века / Драчев П.Т. и др. Ноосферный путь Устойчивого развития России и Мира. Байкальский регион как модельная территория. – М.: ПР Стайл, 2002. – с. 312 – 333.

52. Юницкий А. Э. Использование струнной транспортной системы в горной промышленности / Технология, оборудование и сырьевая база горных предприятий промышленности строительных материалов / Сборник докладов X Международной конференции, 1 – 3 октября 2002 г., Минск. – М.: ГУП ЦПП, 2002. – с. 201 – 205.

53. Юницкий А. Э. и др. Московский авиационный узел. / Под общей редакцией Иванова В.Н. – М.: Воздушный транспорт. 2002. – 144 с.

54. Юницкий А. Э. Транспортная система Юницкого и способ построения транспортной системы (2 изобретения). Евразийский патент № 004917, кл. Е 01 В 26/00, 2002.

55. Юницкий А. Э. Способ возведения многоэтажного здания, сооружения опусканием опалубки перекрытий и многоэтажное здание ствольно-стеновой системы (2 изобретения). Евразийский патент № 004188, кл. Е 04 В 1/35, 2002.

56. Юницкий А. Э. и др. Транспортная система «второго уровня» / Журнал «Мир транспорта». – Москва, 2003, № 1. – с. 34 – 43.

57. Юницкий А. Э. Рельсовая путевая структура транспортной системы Юницкого (варианты) (3 изобретения). Евразийский патент № 004391, кл. Е 01 В 25/00, 2003.

58. Юницкий А. Э. Струнная транспортная система (варианты), способ изготовления и монтажа пролётного отрезка струнной рельсовой нити (3 изобретения). Евразийский патент № 005017, кл. Е 01 В 25/24, 2003.

59. Юницкий А. Э. Транспортная система будущего / Газета «Знание – Власть!». – Москва, 27 января 2004 г., № 4. – с. 7.

60. Юницкий А. Э. и др. Надземный транспорт как перспективная основа развития единой транспортной системы страны / Журнал «Сибирская финансовая школа». – Новосибирск, 2004, № 1. – с. 75 – 77.

61. Юницкий А. Э. Транспортная система. Евразийский патент № 05534, кл. Е 01 В 25/00, 2004.

62. Юницкий А. Э. Струнная транспортная система – транспорт XXI века / Рациональное природопользование: ресурсо- и энергосберегающие технологии и их метрологическое обеспечение / Материалы международной научно-практической конференции, 22 – 24 июня 2004 г., Петрозаводск. – М.: ФГУП «ВИМИ», 2004. – с. 92 – 100.

63.Юницкий А. Э. Транспортная система Юницкого (варианты) и способ построения транспортной системы (4 изобретения). Евразийский патент № 006359, кл. В 61 В 3/00, 2004.

64. Юницкий А. Э. Отчёт по проекту Программы ООН по населённым пунктам (ООН-ХАБИТАТ) № FS-RUS-02-S03 «Обеспечение устойчивого развития населённых пунктов и защита городской окружающей среды с использованием струнной транспортной системы». – М.: Федеральное агентство по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству (Госстрой России), 2004. – 155 с.

65. Юницкий А. Э. Транспортная система Юницкого (варианты) и способ построения транспортной системы (3 изобретения). Евразийский патент № 006111, кл. В 61 В 3/00, 2004.

66. Юницкий А. Э. Транспортная система Юницкого (варианты) и способ построения транспортной системы (3 изобретения). Евразийский патент № 006112, кл. В 61 В 3/00, 2004.

67. Юницкий А. Э. Транспортная система второго уровня – Струнный транспорт Юницкого / Журнал «Архитектура. Строительство. Дизайн». – Москва, 2004, № 4. – с. 32 – 33.

68. Юницкий А. Э. Дорогу новому виду транспорта «второго» уровня / Газета «Экономическая и философская газета». – Москва, 2004, № 49. – с. 4, 8.

69. Юницкий А. Э. Транспортная система «второго уровня» – струнный транспорт Юницкого / Международная аналитическая газета «Инвестиции и строительство». – Москва, 2005, № 2. – с. 12 – 13.

70. Юницкий А. Э. Струнный транспорт Юницкого / Проект «Ноосферные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока». Итоги реализации. – Новосибирск, 2005. – с. 331 – 336.

71. Юницкий А. Э. Струнная транспортная система Юницкого (СТЮ) – ноосферный транспорт XXI века / Проект «Ноосферные

транспортные системы Сибири и Дальнего Востока». Итоги реализации. – Новосибирск, 2005. – с. 481 – 506.
72. Юницкий А. Э. Транспортная система «второго уровня» – струнный транспорт Юницкого / Международная аналитическая газета «Инвестиции и строительство». – Москва, 2005, № 3. – с. 12 – 13.
73. Юницкий А. Э. и др. Внедрение новых транспортных систем «второго уровня» как альтернативы суперавтомобилизации городов – важнейшее направление оздоровления городской среды / Здоровье нации – здоровый город. Решение задач выведения качества услуг, предоставляемых учреждениями санаторно-курортных зон России, на уровень современных требований / Материалы Второго международного форума, 25 – 26 мая. – Кисловодск, 2005. – с. 51 – 56.
74. Юницкий А. Э. и др. Струнная транспортная система – логическое развитие технического прогресса на транспорте / Журнал «Промышленное и гражданское строительство». – Москва, 2005, № 7. – с. 46 – 48.
75. Юницкий А. Э. Оптимизация наземной транспортной системы / Журнал «Проблемы машиностроения и автоматизации». – Москва, 2005, № 4. – с. 45 – 50.
76. Юницкий А. Э. и др. Технико-экономическое обоснование создания в городе Хабаровске участка струнного транспорта Юницкого. Договор подряда № СТЮ-02/05 от 05 июля 2005 г. – Москва, 2005. – 156 с.
77. Юницкий А. Э. и др. Техническое задание на разработку пассажирского рельсового автомобиля Ю-362 (юнибуса) для условий Хабаровска. Договор подряда № СТЮ-02/05 от 05 июля 2005 г. – Москва, 2005. – 72 с.
78. Юницкий А. Э. и др. Материалы в графической форме, иллюстрирующие конструктивную и визуальную части пассажирского рельсового автомобиля Ю-362 (юнибуса) в Хабаровске. Договор подряда № СТЮ-02/05 от 05 июля 2005 г. – Москва, 2005. – 21 с.
79. Юницкий А. Э. Технические условия на струнную путевую структуру для условий Хабаровска. Договор подряда № СТЮ-02/05 от 05 июля 2005 г. – Москва, 2005. – 39 с.
80. Юницкий А. Э. и др. Материалы по обоснованию технических условий на струнную путевую структуру для условий Хабаровска (Том 1. Пояснительная записка). Договор подряда № СТЮ-02/05 от 05 июля 2005 г. – Москва, 2005. – 35 с.
81. Юницкий А. Э. и др. Материалы по обоснованию технических условий на струнную путевую структуру для условий Хабаровска (Том 2. Инженерные расчёты). Договор подряда № СТЮ-02/05 от 05 июля 2005 г. – Москва, 2005. – 214 с.

82. Юницкий А. Э. Особенности проектирования высотной струнной транспортной системы моноСТЮ, совмещённой с высотными зданиями. – Москва, 2006. – 49 с.
83. Юницкий А. Э. и др. Каркас здания, совмещённого со станцией и анкерной опорой макроСТЮ в г. Хабаровске на участке «Ул. Дикопольцева – Ул. Гоголя». – Москва, 2006. – 43 с.
84. Юницкий А. Э. и др. Отчёт о выполнении расчётов на прочность, устойчивость и долговечность макроСТЮ в Хабаровске на участке «Ул. Дикопольцева – Ул. Гоголя» / Договор подряда № СТЮ-01/06 от 21 января 2006 г. – Москва, 2006. – 90 с.
85. Юницкий А. Э. и др. Отчёт о разработке анкерного узла анкерной опоры макроСТЮ для условий города Хабаровска / Договор подряда № СТЮ-01/06 от 21 января 2006 г. – Москва, 2006. – 90 с.
86. Юницкий А. Э. и др. Отчёт о разработке опорного узла на промежуточной опоре макроСТЮ для условий Хабаровска / Договор подряда № СТЮ-01/06 от 21 января 2006 г. – Москва, 2006. – 69 с.
87. Юницкий А. Э. и др. Отчёт о выпуске конструкторской документации на силовой каркас пассажирского рельсового автомобиля – макроюнибуса модели Ю-362 для условий Хабаровска / Договор подряда № СТЮ-01/06 от 21 января 2006 г. – Москва, 2006. – 250 с.
88. Юницкий А. Э. и др. Техническое предложение на моноюнибус Ю-373П для условий г. Хабаровска / В развитие договора № СТЮ-01/06 от 21.01.06 г. «Разработка проектной документации на двухпутный участок трассы СТЮ «Улица Дикопольцева – Улица Гоголя» протяжённостью 1 км». – Москва, 2007. – 137 с.
89. Юницкий А. Э. и др. Проектное предложение создания радиальной трассы моноСТЮ по маршруту «Зеленоград – Митино – станция метро «Тушинская». – Москва, 2006. – 16 с.
90. Юницкий А. Э. Дороги будущей России на основе технологий «Струнный транспорт Юницкого». – Москва, 2006. – 149 с.
91. Юницкий А. Э. и др. Аванпроект на городской пассажирский рельсовый автомобиль (моноюнибус) для условий города Ставрополя / Муниципальный контракт № СТЮ-02/06 от 04.03.2006 г. – Москва, 2006. – 117 с.
92. Юницкий А. Э. и др. Технические условия на струнную путевую структуру для условий города Ставрополя / Муниципальный контракт № СТЮ-02/06 от 04.03.2006 г. – Москва, 2006. – 117 с.
93. Юницкий А. Э. и др. Технико-экономическое обоснование «Создание в городе Ставрополе участка струнного транспорта Юницкого» / Муниципальный контракт № СТЮ-02/06 от 04.03.2006 г. – Москва, 2006. – 130 с.

94. Юницкий А. Э. и др. Технико-экономическое обоснование «Создание в городе Ставрополе участка струнного транспорта Юницкого» (дополнительные варианты трассировки) / Муниципальный контракт № СТЮ-02/06 от 04.03.2006 г. – Москва, 2006. – 22 с.

95. Юницкий А. Э. Функционально-планировочное предложение «Создание специальной экономической зоны в эмирате Рас-аль-Хайма, ОАЭ, на основе технологии «Струнный транспорт Юницкого». – Москва, 2006. – 12 с.

96. Юницкий А. Э. Проектное предложение «Радиально-кольцевая высотная рельсовая транспортная система моноСТЮ «Москва – Подмосковье». – Москва, 2006. – 62 с.

97. Юницкий А. Э. Струнный транспорт Юницкого – история в документах. – Москва, 2006. – 159 с.

98. Unitsky Anatoly Proposal to Toronto Transit Commission (TTC) to conduct preliminary study for alternative transit network in the city of Toronto and GTA. Moscow, 2006. – 21 p.

99. Юницкий А. Э. Проектное предложение по созданию транспортной системы «второго уровня» на основе технологий «Однорельсовый струнный транспорт Юницкого – моноСТЮ» по маршруту «Миракс Федерация – Миракс Плаза». – Москва, 2006. – 29 с.

100. Unitsky Anatoly. The World Exhibition EXPO-2010 (Shanghai, China). Transportation System of the «second level» based on the «String Transport Unitsky» technologies. Moscow, 2007. – 22 p.

101. Unitsky Anatoly. Project proposal to open up and develop the coastal area of United Arab Emirates on the basis of «String Transport Unitsky» transportation technologies «Pearl necklace of Emirates». – Moscow, 2007. – 25 p.

102. Юницкий А. Э. Предпроектное предложение «Создание грузопассажирской трассы моноСТЮ «Железорудное месторождение Гарь – ГОК в Амурской области». – Благовещенск, 2007. – 13 с.

103. Юницкий А. Э. Предпроектное предложение по созданию высотной рельсо-струнной трассы общественного городского транспорта на основе транспортных технологий «Струнный транспорт Юницкого» «Волга – СТЮ». – Москва, 2007. – 25 с.

104. Юницкий А. Э. Предпроектное предложение по созданию линейного города «Адлер – Красная Поляна». – Москва, 2007. – 30 с.

105. Юницкий А. Э. Инновационная технология «Струнный транспорт Юницкого». – Москва, 2007. – 20 с.

106. Юницкий А.Э. Предпроектное предложение по созданию высотной рельсо-струнной трассы моноСТЮ «Нижний Новгород – Бор». – Москва, 2007. – 26 с.

107. Юницкий А. Э. Предпроектное предложение по созданию высокоскоростной рельсо-струнной трассы СТЮ «Нижний Новгород – Владимир – Москва». – Москва, 2007. – 24 с.

108. Юницкий А. Э. Предпроектное предложение «Высотный скоростной монорельсовый струнный транспорт (моноСТЮ) по маршруту «Адлер – Красная Поляна». – Москва, 2007. – 37 с.

109. Юницкий А. Э. и др. Аванпроект на экипажи СТЮ (юнибусы). Том 1. Пояснительная записка / Государственный контракт № 7у на разработку проекта «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре» от 31 мая 2007 г. – Москва, 2007. – 34 с.

110. Юницкий А. Э. и др. Аванпроект на экипажи СТЮ (юнибусы). Том 2. Экипажи моделей Ю-314П и Ю-315П колеёй 1000 мм / Государственный контракт № 7у на разработку проекта «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре» от 31 мая 2007 г. – Москва, 2007. – 132 с.

111. Юницкий А. Э. и др. Аванпроект на экипажи СТЮ (юнибусы). Том 2. Экипажи моделей Ю-321П и Ю-321ПЭ колеёй 1500 мм / Государственный контракт № 7у на разработку проекта «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре» от 31 мая 2007 г. – Москва, 2007. – 122 с.

112. Юницкий А. Э. и др. Разработка технических условий (ТУ) на рельсо-струнную путевую структуру / Государственный контракт № 7у на разработку проекта «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре» от 31 мая 2007 г. – Москва, 2007. – 143 с.

113. Юницкий А. Э. и др. Эскизная проработка анкерных и поддерживающих путевых опор, станций, сервисных депо и определение общетехнических показателей будущих трасс СТЮ для условий ХМАО–Югры / Государственный контракт № 7у от 31 мая 2007 г. на разработку проекта «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре». – Москва, 2007. – 157 с.

114. Юницкий А. Э. и др. Разработка технических условий на нестандартизированное оборудование станций и сервисных депо / Государственный контракт № 7у на разработку проекта «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре» от 31 мая 2007 г. – Москва, 2007. – 55 с.

115. Юницкий А. Э. и др. Технико-экономическое обоснование генеральной транспортной стратегии применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре / Государственный контракт № 7у от 31 мая 2007 г. на разработку проекта «Генеральная транспортная стратегия применения и создания трасс струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре». – Москва, 2007. – 210 с.

116. Юницкий А. Э. и др. Юнибусы моделей Ю-314РТ и Ю-315РЕ в составе СТЮ колеёй 1000 мм: краткое описание. Москва, 2007. – 39 с.

117. Юницкий А. Э. и др. Юнибусы моделей Ю-321РТ и Ю-321РЕ в составе СТЮ колеёй 1500 мм: краткое описание. Москва, 2007. – 39 с.

118. Юницкий А. Э. и др. По струне аки по суху / Журнал «Югра: дороги в будущее». – Ханты-Мансийск, 2007, № 9 – с. 35

119. Юницкий А. Э. Транспортная система «второго уровня» – струнный транспорт Юницкого / Журнал «Инновационная экономика России». – Москва, 2007, № 5, с. 55 – 60

120. Юницкий А. Э. и др. Новые технологии в создании транспортных систем северных и восточных регионов России / Журнал Сургутского государственного университета «Региональный университет: инноватика». – Сургут, 2007, № 1. – с. 20 – 29

121. Юницкий А. Э. и др. Выбор типа двухрельсового автомобиля (юнибуса) (по колее, расчётной скорости движения и вместимости) и подготовка технического предложения по нему применительно к природно-климатическим условиям города Ханты-Мансийска / Государственный контракт № 12у от 07 августа 2007 г. на выполнение работ по разработке технико-экономического обоснования строительства высотной городской пассажирской двухпутной струнной транспортной системы в Ханты-Мансийске. – Москва, 2007. – 142 с.

122. Юницкий А. Э. и др. Выбор типа однорельсового подвесного автомобиля (моноюнибуса) (по расчётной скорости движения и вместимости) и подготовка технического предложения по нему применительно к природно-климатическим условиям г. Ханты-Мансийска / Государственный контракт № 12у от 07 августа 2007 г. на выполнение работ по разработке технико-экономического обоснования строительства высотной городской пассажирской двухпутной струнной транспортной системы в г. Ханты-Мансийске. – Москва, 2007. – 127 с.

123. Юницкий А. Э. и др. Выбор типа рельса-струны для принятого варианта двухрельсового СТЮ (по колее, расчётной подвижной нагрузке и скоростным режимам движения) и выполнение предпроектных прочностных расчётов по нему применительно к природно-климатическим условиям г. Ханты-Мансийска / Государственный контракт № 12у от 07 августа 2007 г. на выполнение работ по разработке технико-экономического обоснования строительства высотной городской пассажирской двухпутной струнной транспортной системы в г. Ханты-Мансийске. – Москва, 2007. – 96 с.

124. Юницкий А. Э. и др. Выбор типа рельса-струны для принятого варианта однорельсового (монорельсового) СТЮ (моноСТЮ) (по расчётной подвижной нагрузке и скоростным режимам) и выполнение предпроектных прочностных расчётов по нему применительно к природно-климатическим условиям г. Ханты-Мансийска / Государственный контракт № 12у от 07 августа 2007 г. на выполнение работ по разработке технико-экономического обоснования строительства высотной городской пассажирской двухпутной струнной транспортной системы в г. Ханты-Мансийске. – Москва, 2007. – 87 с.

125. Юницкий А. Э. и др. Построение высотных профилей, выбор типов СТЮ по высотным профилям, оптимизация выбора типов СТЮ и эскизная проработка станций и сервисных депо применительно к природно-климатическим условиям города Ханты-Мансийска / Государственный контракт № 12у от 07 августа 2007 г. на выполнение работ по разработке технико-экономического обоснования строительства высотной городской пассажирской двухпутной струнной транспортной системы в г. Ханты-Мансийске. – Москва, 2007. – 128 с.

126. Юницкий А. Э. и др. Инвестиционное предложение по созданию высотной городской пассажирской двухпутной трассы СТЮ в г. Ханты-Мансийске в двух вариантах исполнения: двухрельсовом и монорельсовом / Государственный контракт № 12у от 07 августа 2007 г. на выполнение работ по разработке технико-экономического обоснования строительства высотной городской пассажирской двухпутной струнной транспортной системы в г. Ханты-Мансийске. – Москва, 2007. – 131 с.

127. Unitsky Anatoly. Flying over the Rails from London to Tokyo / Bulletin of Russo-British Chamber of Commerce. – London-Moscow, Issue 07, September 2007. – pp. 44 – 45

128.Юницкий А. Э. Бизнес-план «Опытно-демонстрационный полигон Струнного транспорта Юницкого». – Москва, 2007. – 39 с.

129. Юницкий А.Э. Успеть на Олимпиаду / Журнал «Сириус – транспортное обозрение». – Москва, 2007, № 10. – с. 32 – 35

130. Юницкий А. Э. и др. Техническое предложение по транспортной системе СТЮ в г. Екатеринбурге по маршруту «Железнодорожный вокзал – многофункциональный комплекс «Космос-сити, Екатеринбург, Россия». Вариант 1. Двухрельсовый СТЮ / Договор № А-15/2007 от 28 мая 2007 г. на разработку технического предложения по транспортной системе СТЮ в г. Екатеринбурге по маршруту «Железнодо-

рожный вокзал – многофункциональный комплекс «Космос-сити, Екатеринбург, Россия». – Москва, 2007. – 155 с.

131. Юницкий А. Э. и др. Техническое предложение по транспортной системе СТЮ в г. Екатеринбурге по маршруту «Железнодорожный вокзал – многофункциональный комплекс «Космос-сити, Екатеринбург, Россия». Вариант 2. Однорельсовый СТЮ / Договор № А-15/2007 от 28 мая 2007 г. на разработку технического предложения по транспортной системе СТЮ в г. Екатеринбурге по маршруту «Железнодорожный вокзал – многофункциональный комплекс «Космос-сити, Екатеринбург, Россия». – Москва, 2007. – 135 с.

132. Юницкий А. Э. МоноСТЮ для перевозки 40 млн. тонн угля в год на расстояние 68 км. – Москва, 2008. – 19 с.

133. Юницкий А. Э. МоноСТЮ для перевозки 10 млн. тонн руды в год на расстояние 500 км. – Москва, 2008. – 19 с.

134. Юницкий А. Э. и др. Новые технологии в создании и развитии транспортных систем: монография. – Ханты-Мансийск: Полиграфист, 2008. – 238с.

Справочно: 41 патент, 65 изобретений, 93 доклада и публикации.



Грузовой подвесной СТЮ по берегу моря, 2005 г.

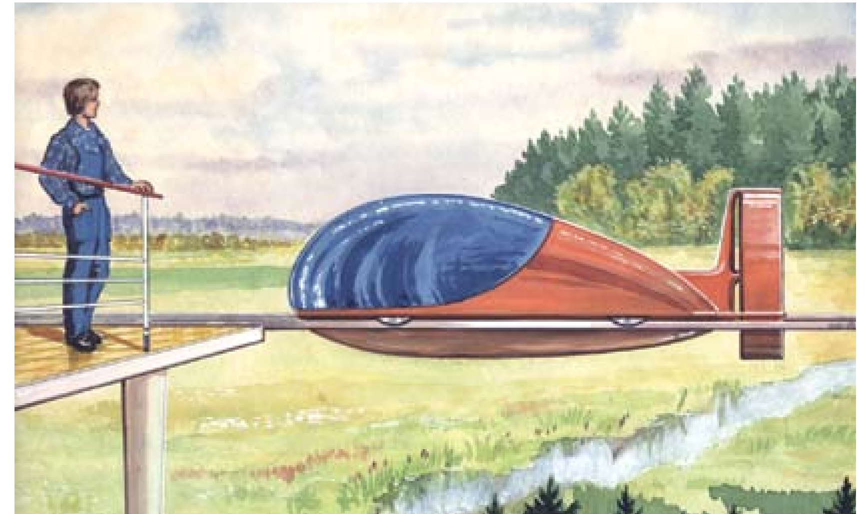
ОТС → СТЮ → SKY WAY
(1978–2014 гг.)



2014



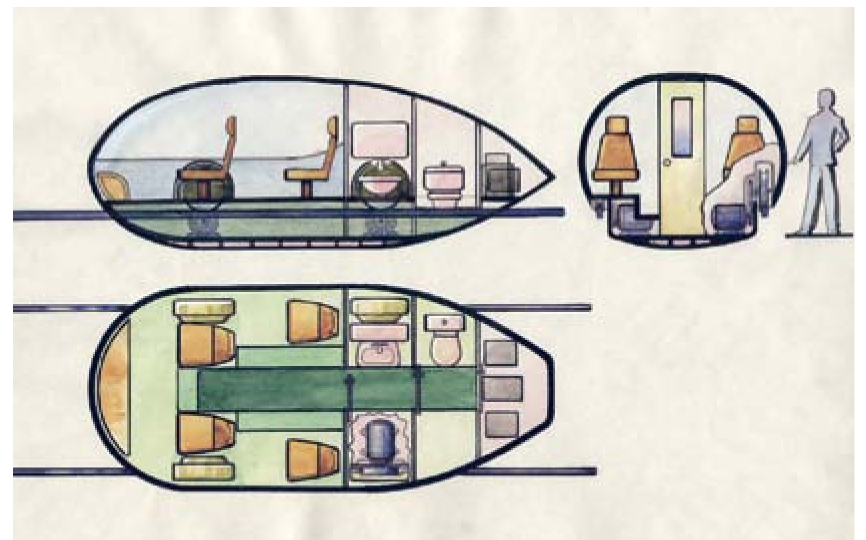
1979



1981



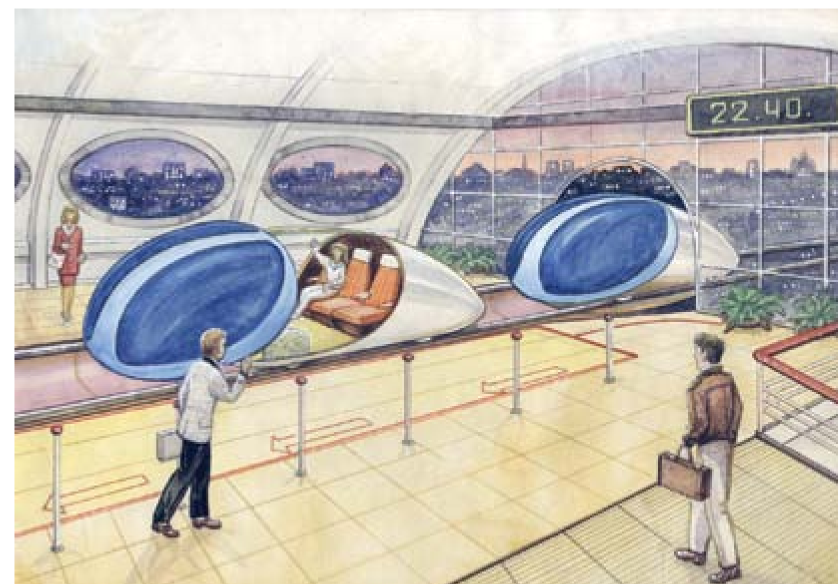
1980



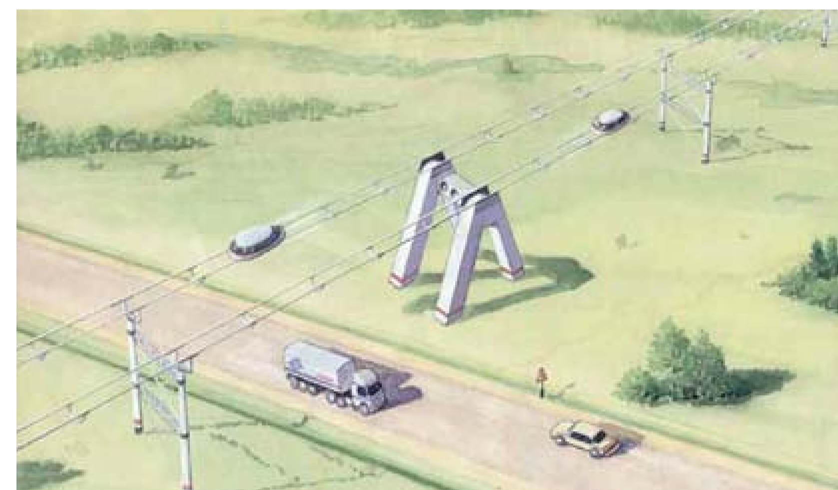
1982



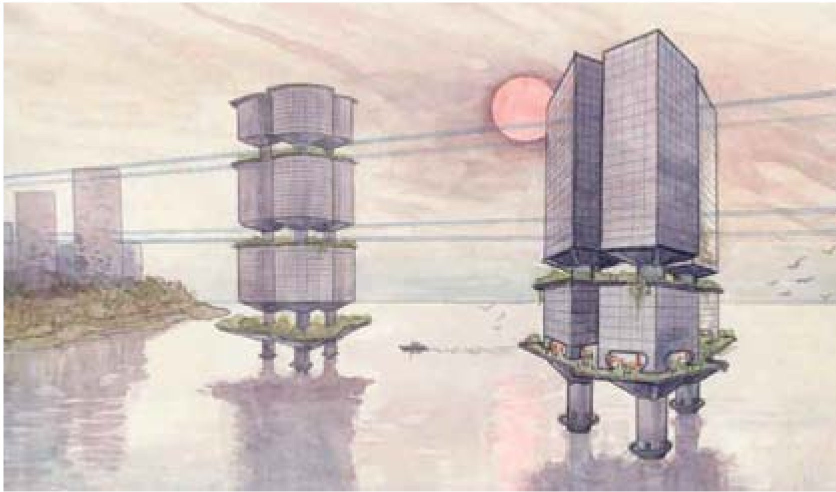
1982



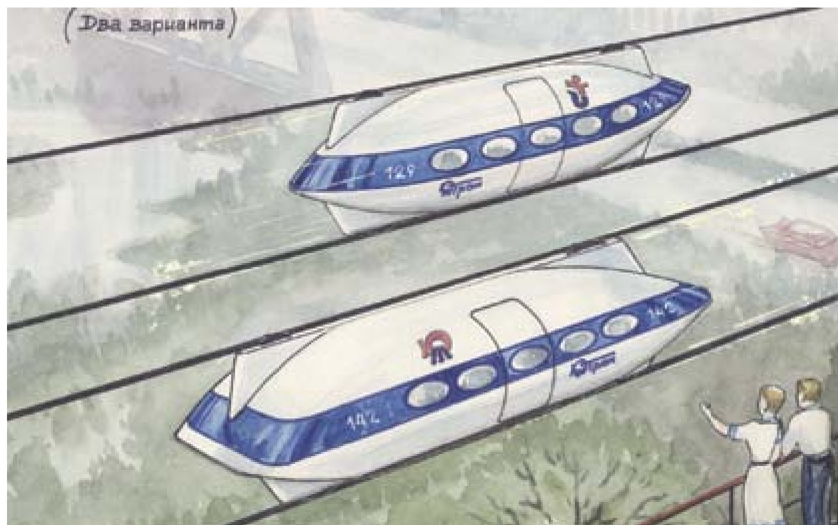
1983



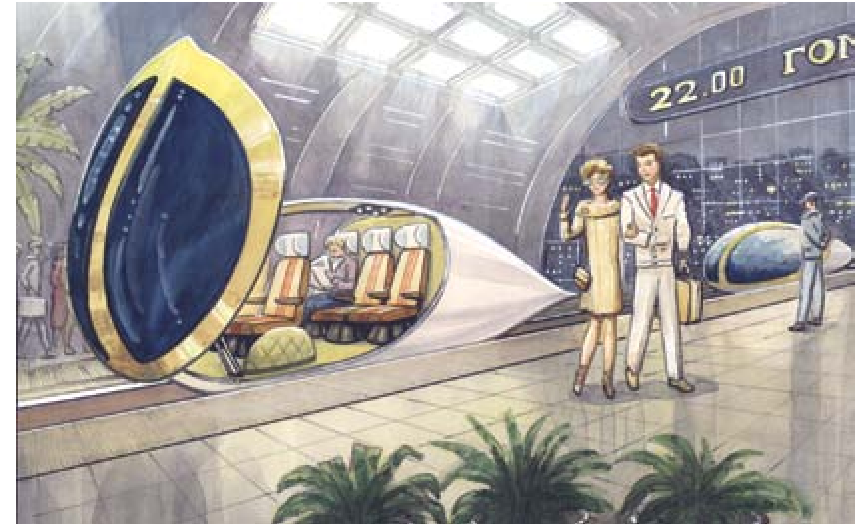
1984



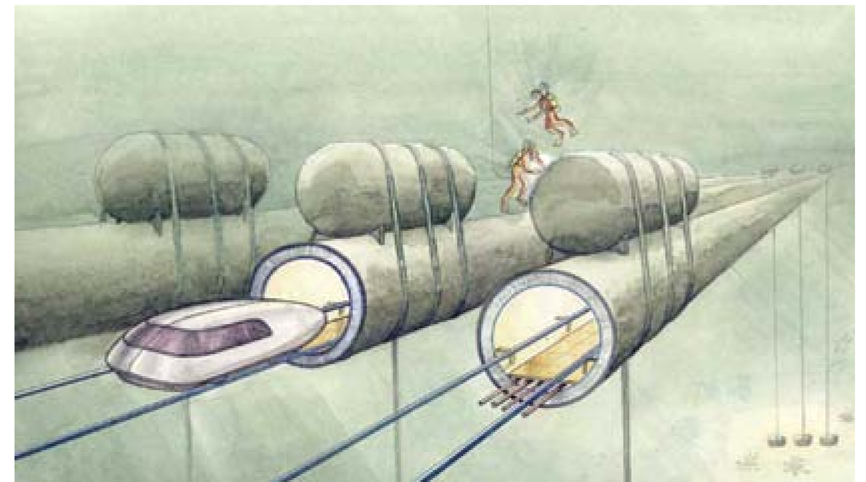
1985



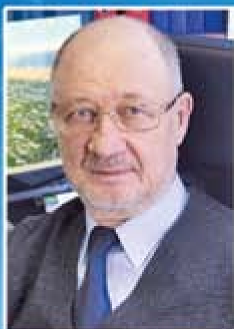
1986



1987



1988



– У нас нет ни тяжёлой, ни химической промышленности, ни железных, ни автомобильных дорог, мы всё перенесли в ближний космос. А передвигаемся между городами и странами по струнным дорогам – СТЮ, – говорит Архитектор и Градостроитель, Конструктор и Инженер, Командор планеты Юнита Анатолий Юницкий.

2014



2004



2006



2007



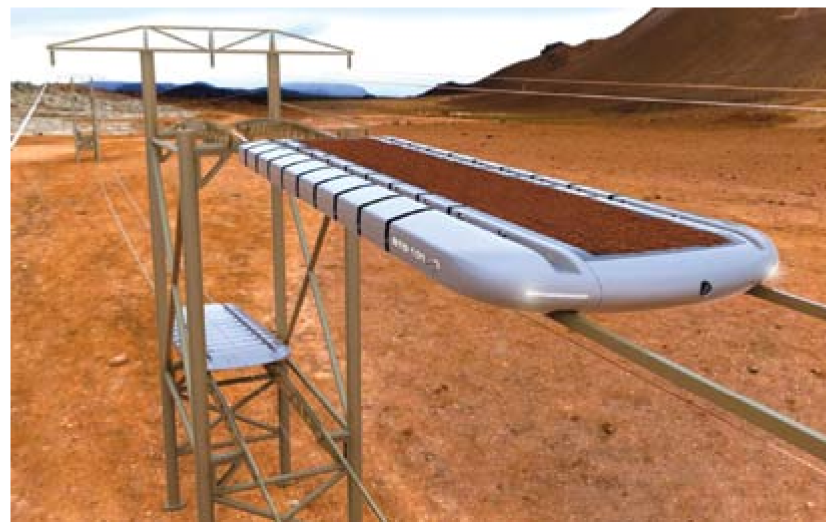
2008



2009



2010



2010



2011



2011



2012



2011



2012



2014

Странички с сайта

Меморандум о приобретении исключительных прав на ноу-хау «Струнные технологии Юницкого – STY» *(«String Technologies Yunitskiy – STY»)*

г. Москва , 26 июня 2011 г.

Обладателем исключительных прав на секреты производства (ноу-хау) «Струнные технологии Юницкого – STY» («String Technologies Yunitskiy – STY) является автор, разработчик, генеральный конструктор и обладатель ноу-хау Юницкий Анатолий Эдуардович (Anatoly Yunitskiy), гражданин России (паспорт серии..., выдан 30.03.2010 г. отделением по району Нагатино-Садовники ОУФМС России по гор. Москве).

Ноу-хау «Струнные технологии Юницкого – STY» («String Technologies Yunitskiy – STY») – инновационная транспортная, инфраструктурная и отраслеобразующая технология. В процессе работ по созданию и развитию технологий STY, начиная с 1977 г., Юницким А.Э. разработаны принципиально новые: подвижной состав, путевая структура и инфраструктура различных типов и вариантов исполнения.

Разработаны принципиально новые стандарты в конструктивной части, технологии, материаловедении, аэродинамике, эргономике. Проведены необходимые комплексные лабораторные, стендовые и модельные эксперименты и испытания.

Получены уникальные результаты, не имеющие аналогов в мире. В 2001 г. построен испытательный полигон в г. Озёры Московской области. Спроектированы концепты различных типов, вариантов и моделей пассажирских, грузовых, грузопассажирских и специальных рельсовых автомобилей (пассажирских юнибусов и грузовых юникаров), рельсов-струн (ферм-струн), промежуточных и анкерных опор, станций, вокзалов,сервисных гаражей-парков, грузовых терминалов «второго уровня», а также различных узлов, агрегатов, технологической оснастки и специального оборудования.

Разработана технология для их масштабного изготовления и строительства. Созданы десятки изобретений и более сотни патентоспособных ноу-хау.

Создана научная школа и опубликованы десятки монографий и научных работ. В разработку технологий STY в период 1977 – 2011 гг. вложены собственные средства, получены гранты (Федерация космонавтики СССР и Советский фонд мира – 1988 г., ООН – 1998 г. и 2000 г.), привлечены сторонние инвестиции в объёме около 3 млн. USD.

В отношении ноу-хау «Струнные технологии Юницкого – STY» («String Technologies Yunitskiy – STY») 20.06.2011 года Юницким А. Э. был введён Режим коммерческой тайны. В силу статьи 1466 Гражданского кодекса Российской Федерации Юницкий Анатолий Эдуардович приобрёл самостоятельные исключительные права на ноу-хау «Струнные технологии Юницкого – STY» («String Technologies Yunitskiy – STY»).

Dr. Anatoly Yunitskiy

Юницкий А. Э. (Anatoly Yunitskiy)

Ярослав Старухин

Шёлковый путь

15.04. 2008

Звуки, которые оглушают нас в момент прибытия поезда, возникают, когда колесо вагона переезжает с одного рельса на другой. Поскольку металл от повышения температуры расширяется, ещё со времён царя Гороха принято в стыке между рельсами делать технологический зазор. Но этой технологии уже больше ста лет.

Сейчас на трассе Москва – Санкт-Петербург почти весь путь сделан по технологии бесшовного соединения.

И это на улице, где возможны резкие скачки температуры. Мы это учитываем. Метрополитен всегда работает в определённом температурном режиме и с технической точки зрения модернизировать подземку достаточно просто.

Оплаченный проезд обещает предоставление качественной услуги. Но на деле выясняется, что нормы по освещению, шумоизоляции и безопасности выполняются крайне плохо, ведь слух и психика каждого человека подвержены негативному воздействию.

Применяемые сегодня технологии «выжаты» на 100%. Есть такое понятие, как «усталость металла».

Сегодня приходит пора, когда нужно переворачивать страницы истории и убедить всех и убедиться всему человечеству, что на смену железнодорожному придёт струнный транспорт.

Более тридцати лет проектировался, рассчитывался и испытывался Струнный транспорт Юницкого.

Преимущества СТЮ особенно выгодны в масштабных проектах.

Например, в России к имеющимся 900 тыс. км автомобильных дорог и 90 тыс. км железных дорог (в США, соответственно, 6,4 млн. км и 230 тыс. км) в XXI веке необходимо построить 3 – 5 млн. км новых дорог, без которых экономика страны не будет успешной.

По меньшей мере 100 тыс. км дорог должны быть высокоскоростными. Если они будут построены по российским струнным технологиям, это даст огромную экономию (около 5 триллионов USD) по сравнению с японскими высокоскоростными железными дорогами. 200 тысяч юнибусов, курсирующих по струнным рельсам, заменят 5 млн. легковых автомобилей и пять тысяч высокоскоростных железнодорожных поездов, суммарная мощность двигателей которых превысит 300 млн. кВт.

При этом мощность парка юнибусов составит всего 30 млн. кВт, что позволит сэкономить около 270 млн. кВт.

А ведь мощность – это не просто цифра.

Это – расход энергии (топлива), это – загрязнение окружающей среды и, соответственно, экологии, это, наконец, ресурсы (материальные и финансовые), запасы которых в любой, даже самой богатой стране, имеют ограниченные размеры.

Сегодняшнее величие небесспорно, завтрашнее – неочевидно.

Поэтому жизнь заставит нас, и мы обязаны это сделать – конвертировать сырьевую экономику в интеллектуальную, чтобы проложить России путь наверх, в будущее, в сообщество креативных наций, направляющих историю.

Компания (СТЮ – Струнный Транспорт Юницкого) Rail Skyway Systems Ltd-RSW предоставляет всем желающим уникальную возможность стать совладельцем супертехнологий транспорта нового поколения и на выгодных условиях осуществить инвестирование в быстроразвивающийся бизнес.

Вникни в суть Глобального проекта сегодня, сейчас – и завтра ты Победитель!

БУДЬ УЖЕ СЕГОДНЯ ТАМ, ГДЕ ЗАВТРА БУДУТ ВСЕ!

https://www.facebook.com/vipkudra.vipkudra – фейсбук подробнее: звоните +79151407522 МТС, пишите на скайп: - mir-vsem78 , с уважением Валерий Кудра.

В Строительном институте Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина на отлично защитил дипломный проект А. Р. Мухаметдинов.

Тема дипломного проекта: «Применение скоростной струнной системы пассажирского транспорта в Екатеринбургской городской агломерации».

Целью дипломного проекта является изучение основ струнного транспорта, а также закрепление знаний и навыков на проекте высокоскоростной магистрали «Первоуральск – Екатеринбург».

В пояснительной записке дипломного проекта подробно описаны и обоснованы преимущества СТЮ перед другими известными транспортными системами.

Четвёртое поколение

В 2011 г. группа компаний «ТРАНСНЕТ» разработала стратегию защиты интеллектуальной собственности и приступила к патентованию во всём мире четвёртого поколения высокоскоростных междугородных, городских и грузовых транспортных систем и девелоперских проектов. В течение 3-х лет планируется подать около 200 заявок на изобретения.

В рамках этой стратегии получено решение о выдаче первого патента на изобретение «Транспортная система Юницкого» четвёртого поколения. Автор изобретения – А. Э. Юницкий, генеральный конструктор струнных технологий.



Трасса Москва – Санкт-Петербург, 2007 год

Часть вторая

День сегодняшний

Дороги царя Соломона

Михаил Калантаров,
заместитель главы представительства
группы компаний «Sky Way»
в Республике Беларусь



Я родился в самом красивом городе на Земле – Тбилиси, это было давно – ещё в XX веке.

Учился в школе, там обрёл друзей, дружба с которыми не прерывается и сегодня. Закончил Тбилисский политехнический институт. Какое это было прекрасное время! В мою душу с детства влились грузинские песни, обычаи, культура.

Меня удивляла добросердечность и талант этого народа – песни, сказания, кинофильмы поражали своей правдивостью и глубиной.

Я гордился своей родиной, жил её прошлым и настоящим. Каждый человек, я считаю, должен знать прошлое своей родины. Во время учёбы в институте всегда находил время окунуться в прошлое Тбилиси. Оно завораживало, оно притягивало, оно не отпускало от себя. И чем глубже я погружался в историю, тем более открывал для себя чудесные страницы далёких прошлых дней.

Не знаю почему, но наибольший интерес для меня представляли грузинские цари, и особенно Соломон II.

Мне хочется кратко рассказать о нём, чтобы вы поняли, чем он стал привлекателен для меня и как судьба связала меня с ним. Соломон II являлся сыном царевича Арчила, брата имеретинского царя Соломо-

на I Великого и царевны Елены, дочери царя Картли-Кахетинского царства Ираклия II. При рождении нарекли Давидом. В 1784 году Соломон I, когда умер его сын Александр, остался без наследников мужского пола, умер, предварительно назначив Давида своим наследником. Но случилось так, что двоюродный брат Давида, Давид II, взойдя на престол, развязал гражданскую войну. Ираклий II вмешался в ситуацию и был на стороне внука – выслал ему войско.

И оно победило армию Давида II 10 июня 1789 года в битве при Матходжи. Давид же, сын Арчила, стал царём Имеретии под именем Соломона II. Давид II продолжал сражаться за престол, но в 1792 году потерпел окончательное поражение. А Соломон II правил Имеретией, пользуясь поддержкой Ираклия II и продолжал придерживаться политики Соломона I: уменьшение власти местной знати. Когда происходило сражение между Ираном при Крцаниси, присоединился к армии Ираклия.

Ираклий умирает, Картли и Кахетин включены в 1801 году в Российскую империю. Значительно усложняется ситуация в Имеретии. Её вассал, князь Мингрелии, неожиданно переходит под российский протекторат. Соломон не может такое стерпеть. Он пробует заручиться поддержкой Турции и Ирана против России.

Но главнокомандующий российских войск в Грузии, генерал Павел Цицианов, 20 апреля 1804 года вводит войска в Имеретию и вынуждает Соломона II подписать соглашение о российском протекторате над Имеретией. 25 апреля 1804 года против своей воли и с внутренним негодованием он подписал это соглашение.

Александр I подтвердил Элазнаурскую конвенцию. Бунтовало сердце царя Соломона, не могло успокоиться. Царь не желал стать на колени перед Россией. Отношения с ней продолжали ухудшаться. Когда в Восточной Грузии началось восстание, которое подняли его родственники, он всей душой поддержал это выступление. Был взят под стражу и заключён в тюрьму в Тбилиси.

Чудом удалось убежать из плена. Это случилось 11 мая 1810 года. Его путь лежал через Ахалцихе. Он очутился в Турции. Российская знать отстранила Соломона от власти и ввела свои войска, чтобы имеретинское царство было взято под свой контроль. Двуглавый орёл накрыл страну своими крыльями. Этого царь Соломон выдержать не мог. Он принимает решение вернуться в Имеретию и поднять восстание против оккупантов. При этом заручается поддержкой Турции, Ирана, даже наполеоновской Франции. Но удача отвернулась от него, оккупанты оказались сильнее, и восстание потерпело поражение. В сентябре 1810 года он бежал в Трапезунд. Прожил там ещё пять лет, а 7 февраля 1815 года последнего царя Грузии не стало. Царь был похоронен

в соборе святого Григория Нисского в Трапезунде. Только в 1990 году тело грузинского последнего царя было перенесено в Гелатский монастырь, а 27 июня 2005 года состоялась канонизация Соломона.

Библейский Соломон в своих притчах говорил: «Сердце человека обдумывает свой путь, но Господь управляет шествием его». А царь Соломон II говорил своим подчинённым и простому люду: *«Человечество спасут пути как духовные, так и земные, но те дороги должны быть проложены над землёй…»*

Тогда, когда я прочитал эти строки в архиве, никак не мог понять – как это могут быть проложены дороги над землёй? Я споткнулся о них, подумал только, что это могут быть воздушные трассы самолётов. Но откуда в то время Соломон мог знать о самолётах? Истинный смысл слов, сказанных царём Соломоном, мне открылся много лет спустя…

После окончания института я получил диплом химика-технолога. Мне никак не сиделось на месте. Полученные знания меня как-то не удовлетворяли, мне хотелось подняться ещё выше, иметь ещё больше знаний. И таким образом я намерился поступать в аспирантуру, учебное заведение – Московский университет имени Ломоносова.

Да, но перед тем, как поехать в Москву, я успел поработать в Тбилиси в комитетете охраны природы Грузии. Диссертацию я решил назвать, избегая научного стиля, приблизительно так: «О питании микроводорослей». Особенности питания микроводорослей, которые находятся в любом водоёме. И рассмотреть их можно только через микроскоп.

Вот и отправил меня родной комитет в Москву в надежде, что после защиты диссертации я вернусь на своё предыдущее место работы. Что ещё может быть прекраснее, чем учиться в таком престижном учебном заведении! Каждый день – открытие, каждый день – новое видение жизни. И я с большой охотой постигал науку, вникал в тонкости и тайны моей будущей профессии. И она мне казалась интересной и привлекательной.

Меня окружали интересные и знаменитые люди. В частности, мой руководитель профессор Фёдоров. Он был не только известным учёным, а и являлся талантливым писателем, состоял в Союзе писателей России. Писал не только прозу, но и стихи. У него было много изданных книг. Я у него научился многим интересным вещам. Практически и стал учёным благодаря его отношению ко мне, в сущности он и «вынянчил» меня как учёного.

Во время учёбы произошло одно событие – влюбился в лаборантку Ирину, которая работала у нас на кафедре. Женился. Успешно защитил диссертацию, чем немало обрадовал и своего руководителя. Казалось, он радовался больше меня.

Время учёбы закончилось, и мне нужно было возвращаться в родной город на прежнее место работы. В 1991 году я «взял под мышку» свою московскую жену Ирину и поехал на родину. Радужные надежды, планы, оптимистическое настроение. Переживал разве только за жену – как она отнесётся к моей стране, к людям, как воспримет другую, не московскую, жизнь…

То, что я увидел по приезде, меня поразило. Ошарашило. Возмутило.

Это же был 1991 год. По улицам гуляют развязные подвыпитые гуляки, размахивая кинжалами и пистолетами, горланят, не поют, а горланят блатные песни, пристают к прохожим. И неизвестно что можно было ожидать от этой неуправляемой толпы. Вот и приехали, что называется, в родные места! Вот и показал я своей Ирине город с другой стороны.

А перед этим столько рассказывал о нём, на все лады расхваливал свою родину…

– Что будем делать? – спрашивает у меня супруга. – Мы в этом хаосе и неразберихе будем жить?

На глазах слёзы, полное отчаяние и сожаление, что приехала в неизвестную для неё страну.

– Нет, – отвечаю, – не будем здесь жить. Завтра же уезжаем в Москву.

В её глазах увидел радость.

Вернулись. А в Москве никаких знакомых, никаких связей, чтобы на первых порах за что-то зацепиться. Решил заняться бизнесом, так как тогда многие шли в бизнес.

Я выбрал швейное производство. Но потом в результате многих российских кризисов бизнес мой прогорел, и я пошёл работать в компанию «ФосАгро».

Сначала я был заместителем директора украинского сектора от этого холдинга. Мы занимались производством и продажей минеральных удобрений.

В Украине друзья меня звали Михайло Колонтаренко. Поработал, вернулся в Москву. Начал работать по всему СНГ. Потом был директором структуры по Тамбовской области. А потом…

Игорь Бабурин и Ольга являются моими близкими друзьями. Мы работали вместе в компании «ФосАгро».

Однажды Игорь пригласил к себе на дачу. Там был их сын Виктор, говорили о его работе.

– А вы знаете что-нибудь о струнном транспорте Анатолия Юницкого? – спросил он у меня. – Интересный проект.

– Слышал, но не вникал глубоко, – ответил я, пожимая плечами.

– Я у него работаю, это интересный и одержимый своей идеей человек. Мы занимаемся разработкой дорог будущего. Если это интересно, я могу, с согласия Анатолия Эдуардовича, предложить поработать над струнной дорогой по Грузии. Подробности могу рассказать при следующей встрече… Это дороги над землёй, над горами.

И вот тогда я вспомнил царя Соломона, который предвещал будущее дорог над землёй. «Неужели только сейчас ко мне пришло понимание и смысл соломоновых слов? – подумалось сразу мне. – Неужели это сама судьба преподносит мне такой подарок?»

Об этом я ничего не сказал Виктору Бабурину, но дал согласие на следующую встречу. Ему я сказал, что у меня есть старинный друг – Соломон Цабадзе, который добывает полезные ископаемые в Грузии. Его назвали в честь грузинского царя Соломона.

– Вот об этом и будем говорить, – расставаясь, сказал он, – то, что нужно…

И вот при следующей встрече мы уже конкретно с ним обговаривали вопросы по проекту струнных дорог. Мы проложили трассу в чертежах, определили стоимость прокладки, определили, сколько можно будет перевозить грузов и так далее. Уже тогда я чётко определил для себя: да, это моё, да, я буду этим заниматься, если подойду для этой компании.

Наше предложение по небесной дороге заинтересовало Соломона. Он с радостью ухватился за реализацию проекта. Уже наметил, где будет находиться эстакада, подъездные пути.

Но в нашей жизни бывают неожиданные повороты. Так случилось, что мы как муж и жена охладели друг к другу и оба признались в этом. Разошлись мы с Ириной, разошлись без сканадалов, оставшись друзьями.

Как-то давным-давно 25 декабря 2003 года праздновали мы у моего белорусского друга Евгения Рождество, и среди гостей мне бросилась в глаза девушка. Переглянулись только, и всё закрутилось. Её красота поразила меня, и я сразу пошёл в наступление, боясь, что наши пути могут разойтись. «Как зовут вас?» «Юлия, Юлия Жуковская». «А я – Михаил Калантаров». «Могу я вас проводить домой?» «Можете, тем более, что я одна…»

А она студентка, заканчивала нархоз. И потом не было дня, чтобы мы не встретились. А через год у нас родилась дочь, и назвали мы её Медеей.

Юлия из Беларуси. Нужно было ехать на её родину, Москва её не прельщала. Можно было как с Украиной – поехать в Беларусь как представитель «ФосАгро». Но мне ответили, что Беларусь для «ФосАгро» не представляет никакого интереса. Тогда я положил заявление на стол, и через три дня мы приехали на родину Юлии.

Повторилось всё, как в Москве, – ни друзей, ни знакомых. Пришлось всё опять начинать с нуля.

По старой памяти организовал проект с друзьями по поставке минеральных удобрений и семян сельхозпредприятиям Беларуси. Удобрения привозили из России, семена из Сербии. Дела шли, но без особого романтизма.

И я совершенно случайно узнал, что Юницкий собирает управленцев на проект по проектированию и строительству демонстрационного полигона, и по счастливому стечению обстоятельств проектирование планировалось в Минске. Я понял, что мой час настал, вот она – тема, которой можно посвятить все силы и опыт. Я связался по Скайпу с Юницким, рассказал о себе, что делаю, что хотел бы делать. Он в это время находился в Литве.

– Ты сказал, что, ознакомившись в интернете с нашими проектами, желаешь строить дороги. Если есть такое желание, то я приглашаю тебя в нашу компанию, приглашаю на работу.

– Есть такое желание!

– Тогда найди время и приезжай ко мне в Друскининкай, – предложил Анатолий Эдуардович, – здесь, на месте, и обсудим все дела, решим, как нам быть дальше.

– Спасибо за приглашение на работу. Буду через неделю, – ответил я.

И вот я в Друскининкае. Анатолий Эдуардович арендовал на первых порах старый дом, и нам приходилось обогревать его, подкладывая дрова в печку. А особенность обогревательного котла была такова, что дрова сгорали за два-три часа. И нам приходилось вставать ночью, колоть дрова, чтобы ими обогреть жилище, в котором мы жили.

А вечерами мы сидели за столом и увлечённо обсуждали небесные дороги. Я ему рассказывал о Грузии, о царе Соломоне, о том, что страна остро нуждается в дорогах. Наша встреча и была своеобразным собеседованием. И в итоге он сказал:

– Возвращайся в Минск. Буду там создавать конструкторское бюро. Нам необходимо набрать коллектив опытных конструкторов, объединить их в одиннадцать КБ, которые будут заниматься созданием транспорта трёх видов.

Всё нужно начинать с нуля. Организационная часть ложится на твои плечи. Подбирай помощников, выбирай место, где будет находиться представительство группы компаний «Sky Way». Задача понятна?

– Да, вполне.

И вот я снова в Минске. Подбирал место для размещения КБ, заключал договоры аренды. А чтобы собрать коллектив конструкторов, обратился в кадровое агентство. Стояла задача набрать на первое время

человек двадцать. Благодаря агентству мы их набрали. Первая и главная задача выполнена – в течение месяца нашли главного конструктора, начальников КБ и ведущих конструкторов.

Прошло немногим более двух месяцев, и у нас уже работает тридцать человек. А это уже практически полноценный небольшой проектно-конструкторский институт, так как уже создано десять конструкторских бюро по разным направлениям. Мы производим проектную документацию, чертежи подвижного транспорта по перевозке грузов и пассажиров, другие направления.

Сегодня мы находимся в стадии активного процесса.

Остановимся на самих технологиях «Sky Way».

Главное, что меня заинтересовало – безальтернативность выбора. Если мы не построим небесные дороги, то человечеству будет очень сложно дальше развиваться. Только в этом случае есть возможность разделить пространство, поднять транспортные системы на верхний уровень, а людям дать больше места для жизни, отдыха, творчества и путешествий. Свободное пространство позволит человеку развиваться, не уничтожая природу.

Небесные дороги Юницкого будут окружены принципиально иной, дружелюбной к природе инфраструктурой. Это линейные города, соединённые небесными дорогами, вынесенные в акватории морей и океанов порты и города, аэропорты и экологически чистые заводы и фабрики.

И главное, что мне хочется подчеркнуть, благодаря техническим и технологическим решениям, небесные дороги будут работать при минимальных затратах энергии, и уже не потребуется извлекать из недр земли миллиарды тонн нефти и газа – в этом просто отпадёт необходимость.

Мы дадим нашей планете Земля второе, чистое, дыхание, и медицина в здоровье человека будет участвовать всё меньше и меньше: человек, пропуская через свои лёгкие чистый воздух, перестанет болеть.

И в заключение хочется сказать о личном. Каждому из нас работается легче и успешнее, когда тебя ждут дома, когда радостно встречают дети и жена. Меня всегда встречают Юлия и дочь Медея. Я её всегда называю волшебницей. Перед сном, когда мы читали поочерёдно сказки дочери, она просила прочитать о том, кто такая Медея.

И мы рассказываем ей, что Медея – волшебница, дочь царя Колхиды Ээта и океаниды Идии, внучка Гелиоса. Когда аргонавты прибыли в Колхиду, боги, которые покровительствовали им, внушили волшебнице страстную любовь к герою и предводителю аргонавтов Ясону. За обещание жениться на ней Медея помогла Ясону преодолеть все

тяжкие испытания, которым подверг его Ээт. Она усыпила волшебным зельем дракона, который сторожил золотое руно и помогла Ясону овладеть сокровищем.

Дочь наша растёт в самом деле волшебницей. Ей всё удаётся. У неё много увлечений, но особая страсть – музыка. Она прекрасно играет на скрипке. Медея – лауреат многих конкурсов – международного, республиканского, городского. Она победила на конкурсе в Минске, в Каунасе – на международном.

Ей помогает овладевать этим искусством мама, тоже в прошлом имеющая отношение к музыке. Испытываю огромное счастье, когда выпадает свободное время и могу быть слушателем концерта, в котором Медея принимает участие. Сейчас она готовит к конкурсу концерт Вивальди ля минор для скрипки.

И снова о работе.

Я думаю, что мы взяли в Беларуси нужный темп работы, отчего есть все предпосылки к тому, что проект будет быстро и в сроки реализован. Надеюсь, что даже в течение года мы уже создадим документацию и сможем выйти на постройки испытательного полигона в Литве, как мы и планируем, и начать строительство тестовых линий и – начать продавать наши технологии заказчикам.

Единственное, что нас сегодня сдерживает, – это отсутствие пока сертифицированного продукта, который мы сейчас и создаём. А он будет сертифицирован тогда, когда пройдёт всевозможные испытания на небесных трассах, чтобы заказчики и инвесторы убедились в том, что «Sky Way» – это не миф, не фантазия, а настоящая Небесная дорога.

По всему миру заказчики ждут, когда наступит момент истины, когда воочию можно будет убедиться в жизнеспособности проекта Анатолия Юницкого.

В заключение хочу сказать вот о чём.

Мы не связаны по интернету со странами и заказчиками, не ведём с ними конференции, ни с кем не дискутируем и никого не учим. Мы занимаемся сугубо конкретным делом: создаём локальный проект по выпуску документации по испытанию трёх трасс – высокоскоростной транспорт, городской и грузовой. Мы – конструкторский цех, институт, у нас рождаются юнибусы и весь подвижной состав.

Это мы всё должны сделать за три года и запустить производство в работу. Нам не терпится самим увидеть первые скоростные составы на струнных трассах, которые, как говорил царь Соломон, будут проходить над землёй.

И вместе с заказчиками и инвесторами мы их увидим в ближайшее время!

Дороги выбрали нас

Александр Лапцевич,
заместитель генерального конструктора группы компаний Sky Way



Дорогу осилит идущий, сказал кто-то из мудрецов.

«Эх, дороги, пыль да туман…». Это уже из песни.

Наши дороги не надо осиливать, на них не встретишь ни пыль, ни туман. И не земные дороги они вовсе, а трассы, струны, ещё – Sky Way.

Эта фраза уже вошла в международное определение, новый сленг, новое название.

Я – член команды, которая разрабатывает новую дорогу, новый путь в жизни человечества, как бы это пафосно ни звучало. Наша задача – проложить между небом и землёй дороги, пути, транспортную сеть, которая бы не отняла у человечества самое драгоценное, что есть на Земле – саму землю.

Паутина наших дорог – высокопрочная, абсолютно безопасная, экологичная, позволит в комфортабельных условиях с очень привлекательной скоростью перемещаться людям как внутри городов, так и на любые расстояния по матушке-Земле. Кроме людей, надо перемещать и грузы. И это решается в рамках проекта, решается самым изящным способом.

Скоростной режим нашей дороги позволит качественно изменить представления о расстояниях. Там, где сегодня надо передвигаться на поездах или автомобилях сутками, на наших трассах будут затрачены считанные часы и пространство изменится кардинально.

Мы создаём между небом и землёй небесные струнные трассы, линии, маршруты, всемирную колею. По ним с небесной скоростью будут передвигаться люди, сидя в комфортабельных салонах, миллионы тонн всевозможных грузов будут доставляться из любой точки планеты в любую точку земного шара. В жаркие страны, где всегда не хватает воды, будет осуществляться доставка чистой родниковой воды из озера Байкал.

Да всех удобств и необходимых вещей для полнокровной жизни человека невозможно перечислить. Потому что любая протяжённость

пути не будет иметь значения: на доставку будет потрачено всего несколько часов, а не суток. Когда человечество привыкнет к этому, к ним придёт удивление: «А как это мы раньше жили?» Это приблизительно как сегодня говорят: «А как это мы раньше обходились без мобильных телефонов и телевидения?»

Отнимите у нас мобильники – и что получится? Не катастрофа, но ощутится большой дискомфорт.

Я забегаю немного вперёд.

Опустимся на землю. Что могу сказать о себе? Я коренной минчанин. Здесь родился, учился, женился, стал отцом и дедушкой. Люблю свой город, люблю людей, которые улыбаются всегда друг другу, люблю улицы и проспекты, скверы и парки, люблю «беларускія песні, культуру і мову».

Всегда тепло вспоминаю о своих родителях, которых давно нет. Отца звали Иван, мать – Мария. Отец всю жизнь был профсоюзным деятелем, а мать работала бухгалтером. Даже уйдя на пенсию, она не оставляла свою работу. Её, так сказать, не отпускали. Бухгалтером она была высокого класса, самой высшей квалификации. Работала в торговле. И оставила свой пост только тогда, когда ей исполнилось семьдесят восемь лет. Могла работать и дальше, но заболел муж, и нужно было ухаживать за ним.

Учился в школе Минска, после восьмого класса поступил в автомеханический техникум. Учиться в техникуме было легко и приятно. Знания преподаватели втолковывали простым и понятным языком. После такой школы в институте учиться было несложно, однако в институт надо было ещё поступить. Есть задача – найдётся ответ! В те годы, не знаю как сейчас, была возможность получить аттестат об окончании школы, сдав экзамены по всем школьным предметам экстерном. Воспользовался этой возможностью и вместе с окончанием третьего курса техникума получил этот аттестат. А как поступить в институт? Я взял и перерешал все школьные задачи по алгебре, геометрии, физике и так далее. Все до одной…

Техникум так и не закончил, зато поступил в институт, на автотракторный факультет. Пришёл, поступил и закончил. Как техникум дал знания, так институт научил эти знания приобретать, работать с литературой. В 1971 году дорога привела меня на завод МТЗ. Сам пришёл или привели? Наверное, привели, потому что вердикт был вынесен – «конструктором в спецпроизводство».

Что такое спецпроизводство? Никто тогда и не знал, что в Беларуси создавалась уникальная военная техника. А кто знал, тот молчал – первый отдел на любом предприятии работу свою знал и выполнял безукоризненно.

Сейчас всё это давно рассекречено, так вот мне посчастливилось заниматься разработкой таких изделий как «ТУНГУССКА», «ТОР», приходилось заниматься разработкой шахтных, коммунальных, лесных машин и многих других. Государство очень серьёзно относилось к созданию военной техники. Всё самое лучшее отдавалось туда: лучшие кадры, лучшие технологии, лучшее оборудование, но и спрашивать – спрашивали по-серьёзному. Поэтому приходилось учиться, учиться и ещё раз учиться. И здесь на моей дороге были достойные учителя. Я не могу их всех перечислить, а кого-то упустить не хочу. Они остались у меня в душе и в сердце.

Да, такой школе, какой для меня были годы работы в ОКБ МТЗ, могли бы позавидовать многие.

А потом девять лет работы на предприятии «Минотор-Сервис». Девять лет – девять изделий бронетехники, спроектированных и выполненных в металле. Среди них модернизация таких изделий как «Шилка», «БТР-50», новые изделия «СТАЛКЕР», «МОСКИТ». Оценка качества разработок – только один пример: журнал «Armada» № 6 за 2003 год – «Разработанный Минотором совместно с рядом предприятий Беларуси и России «СТАЛКЕР» не только новый, но настолько футуристичный, что создаётся впечатление, что он разработан где-то рядом с Маранелло». Да не в Маранелло, родине «Феррари», а в Минске создан «Сталкер». Придумали и изготовили белорусы и мне лично до сих пор лестно, что я был в самых первых рядах этих талантливых людей.

Я особо и не горжусь этим по понятным причинам, приятнее заниматься тракторами и тягачами, которые «трудятся» на мирном поприще, помогают выращивать хлеб, строить дороги, прокладывать трассы через болота, вытаскивать лес из труднодоступных мест. Но выпала, как говорят, такая судьба. А от неё не уйдёшь.

Но мне хотелось приложить свой опыт и знания в каком-то другом направлении. Чтобы моя деятельность не была связана с созданием техники для войны. Это позже и произошло…

Как встретился с Юницким? Еще работая на МТЗ, вплотную столкнулся с дизайнерами из Белорусского института дизайна. Они нас консультировали при разработках, работали «рука в руку» и вроде неплохо получалось. Руководил тогда дизайнерами Владимир Жаркевич. Когда Анатолий Эдуардович решил организовать конструкторское подразделение своей компании в Беларуси, он обратился к тогда уже своему ведущему дизайнеру Владимиру Жаркевичу: есть ли в Минске люди, умеющие на мировом уровне решать задачи проектирования? Тот, не задумываясь, указал на меня. Было это в 2005 году.

Юницкий связался со мной по телефону, и попросил приехать к нему.

В первой же беседе мы поняли друг друга с полуслова.

Анатолий Эдуардович спросил у меня:

– Александр Иванович, это правда, что вы отработали на спецпроизводстве МТЗ двадцать пять лет?

– Да, это так.

– Я вам хочу предложить поработать вместе. Что мы делаем и планируем делать, вы знаете, изучили вопрос.

– Да, представляю. Пойти к вам на работу? Когда?

– Прямо сейчас. С этой минуты.

– Договорились.

В Минске было создано конструкторское бюро. Немного людей – восемь человек. А задач Юницкий ставил массу, и задачи грандиозные. Проект для Хабаровска, Ханты-Мансийска, Ставрополя, ОАЭ, Саудовской Аравии, Австралии и ещё и ещё. Проекты исполинских масштабов, например, проект в Саудовской Аравии: ежедневно во время хаджа необходимо перевозить миллион человек из Джидды в Мекку, а после хаджа – назад.

Юницкий метался по свету, искал заказы, проводил защиты проектов, но и проектировал, был душой разработки, мозгом проектов. Ему было труднее и сложнее всего. Надо было сломать стереотип мышления, отраслевую корпоративность, зависть бездарей перед гением.

С библейских времён известно: нет пророков в своём отечестве. Массированные атаки били и бьют по Юницкому ещё и потому что он свой. Вот если бы такие же мысли были озвучены немцем или японцем, а сейчас – и китайцем, то весь мир, и в том числе и наши, захлебнулись бы от восторга. А своего можно и нужно бить, обзывать, оскорблять.

Интернет пестрит: Юницкий – «Мавроди № 2». Ну и где у «Мавроди № 2» виллы, яхты, «Бентли», «Феррари»? Всё, что зарабатывается, идёт в разработки, исследования, испытания. А многочисленный коллектив проектировщиков, конструкторов, разработчиков, исследователей надо кормить. И нужно платить не только достойную зарплату, покупать самые современные рабочие станции с дорогостоящими проектными и расчётными программами, но и предстоит также делать макеты, модели, образцы и строить испытательный полигон с тестовыми участками грузовой, городской и высокоскоростной трассы небесных дорог общей протяжённостью более 30 км. Со всей дорогостоящей инфраструктурой.

Умные люди понимают, какая это гора проблем – создать новый транспорт. А другие кричат – что он делал более тридцати лет? Кто-нибудь из тех, кто кричат, хотя бы видел тома научных работ, монографий, изобретений Юницкого? Сомневаюсь…

Макеты, модели, полигоны, разработанные, изготовленные и как было с полигоном в Озёрах, уничтоженные неизвестно кем, хотя мы догадываемся – чтобы Юницкий не смог продолжить и завершить исследования. А сколько палок в колёса транспорта Юницкого было вставлено за все тридцать лет? История наверняка не знает такого груза подлости и оболгания, которые достались на долю как струнного транспорта, так и на самого автора этого изобретения.

Не хочу о плохом, были и светлые моменты. Генерал Александр Лебедь был страстным сторонником струнного транспорта. Он верил, знал, любил и всячески помогал развитию нового транспорта – светлый человек, светлый эпизод в истории транспорта Юницкого. И функционировал бы струнный транспорт уже десять лет, если бы не трагическая нелепость – погиб губернатор. Заодно с генералом пытались погубить и струнный транспорт, который тот поддерживал и мечтал провести в своём крае. Несколько раз это почти удавалось.

Все разработки велись за счёт, в первую очередь, трудов Юницкого. Он получал гранты ООН, гонорары за свои труды, деньги от спонсоров. Но для такого огромного проекта это было недостаточно. И не только на проект, самому не на что было жить. Поэтому, случалось, ходил полуголодным, а конструкторам, который собрал в один коллектив, не всегда мог выплатить зарплату. Несколько раз КБ распускалось, но, как только Юницкий находил выход из создавшегося положения и бросал клич, коллектив одержимых, словно птица Феникс, возрождался вновь.

Сегодня мы вновь в единой связке, и снова, объединившись, покоряем свой Эверест. В конструкторской службе компании уже более семидесяти человек. Это отряд умных, толковых, знающих своё дело инженеров. С такой армией можно горы ворочать, и я уверен – мы сломаем все преграды перед струнным транспортом, которые будут встречаться на его пути.

С Владимиром Жаркевичем мы делали разнообразные машины гражданского назначения.

Он был руководителем у дизайнеров. Наш завод, несмотря на то, что известен на весь мир тракторами, славился ещё и тем, что конструировал и выпускал военную – бронетанковую – технику. Лучшую в мире. Это не секрет, фотографии и оценки экспертов помещали в престижных военных журналах мира. В это тяжело и невозможно поверить, но это было так. Мировой уровень. Страна, казалось, маленькая, а уровень – всемирный.

Нас там учили хорошо работать. И не просто хорошо, а качественно, ответственно, с полной отдачей.

За мной следили, как я говорил перед этим, «пасли», присматривались всё время. Да нет, не те органы, которые имеют «всевидящее око»,

не это имелось в виду, а те, кто хотел иметь в своём коллективе нужных и ответственных людей. Это если говорить о принципе «подбора и расстановки кадров». А как же без этого? «Кадры решают всё!»

– Я вам хочу предложить должность главного конструктора подвижного состава, – сказал тогда Юницкий, – станете моим заместителем – заместителем генерального конструктора.

В Минске на то время Юницким было создано настоящее конструкторское бюро. Мы находились в полуподвальном помещении. Нас было всего восемь человек, но мы делали такую работу, что не под силу была любому конструкторскому институту или академии. Утрирую, но это почти так.

Мы выполняли заказы на конструирование сложной струнной техники для Хабаровска, Ханты-Мансийска, других городов. Без ложной скромности скажу: у нас всё отлично получалось. И расчётную часть делали, и дизайн, и инфраструктуру, подвижной состав…

Когда прекращалось финансирование, коллеги увольнялись, уходили в другие структуры. Кто-то потом возвращался, а кто-то нет. Я же верил в руководителя и продолжал выполнять его поручения. А когда уж совсем стало невмоготу, и я уходил. Но этот вопрос мы обязательно обговаривали с Юницким.

А потом продолжение СТЮ в Австралии. Анатолий Эдуардович съездил туда в 2010 году, навёл мосты, организовал работу, и конструкторское бюро снова ожило, начало работать. У нас уже работало тридцать пять человек.

Всё шло прекрасно, работа двигалась.

Независимый Эксперт, который был в курсе всех нападок на Юницкого:

Юницкий включил в Австралии в свою команду, отдав им авансом почти половину долей в компаниях – своего друга Виктора Узлова из России, вместе с ним и Игоря Дубатовку из Беларуси, ещё присоединились австралийцы Анатолий Ромашевский, Владимир Ромашко и Майкл МакБрайт. И что они сделали? Через год, подпольно, за деньги акционеров, вывели из состава коллектива Анатолия Эдуардовича, забрали, а попросту – украли, всю технику, активы, а ему указали на дверь…

Говоря современным языком, произошёл рейдерский захват интеллектуальной и иной собственности основателя пяти австралийских компаний (одной частной и четырёх публичных), автора и генерального конструктора СТЮ.

Мало того, так они объявили всему миру, что это их идея, их проект, а Юницкий здесь ни при чём. На одной из фотографий, когда проходила демонстрация полигона в Озёрах, стояли под «ЗИЛом»

Юницкий и Дубатовка, а позже оказался один Дубатовка: Юницкого с помощью фотошопа вовсе удалили. А название «Ю-21» на борту этого же ЗИЛа, что указывало на причастность автора, и вовсе замазали.

И в интернете они сейчас демонстрируют полигон, построенный Юницким в Озёрах, как своё изобретение и зазывают к себе инвесторов. И что удивительно – люди идут и вкладывают свои деньги в несуществующий проект мошенников.

Это уже уголовное дело, и доказать это в суде не составляет особого труда: у Юницкого имеются патенты на все изобретения, реализованные на полигоне.

Когда Анатолий Эдуардович через три года, в 2014, снова вернулся в Минск, но уже из Литвы, на следующий день позвонил мне. Его фраза «продолжим сотрудничество» заставила сразу же меня прибыть к нему. Разговор опять же был коротким – давай работать. Согласие дал, но попросил немного отсрочить мой приход. Почему? Дело было летом, а я в это время люблю отдыхать. А твёрдо был уверен, что он «запряжёт» меня по полной программе и не отпустит.

А когда пришёл двадцать первого августа к нему, он, оказалось, был в командировке. Михаил Калантаров пообещал, что как только Юницкий появится на работе, сразу же мне позвонит. Где-то через недельку прозвенел обещанный звонок, и я сразу же явился к генеральному конструктору – директору компании. Почему пришёл? Потому что я всегда верил и верю: с ним можно работать. А перед этим я работал с Данщиковым, Узловым и Дубатовкой, вместе пытались продолжить разрабатывать то, что создал Юницкий.

Эксперт: Помню, как Юницкий в 2010 году взял Дубатовку на работу главой представительства австралийской компании в Республике Беларусь. У него был «очень трудный» участок работы. Нужно было один раз в месяц приходить в бухгалтерию и получать свои две тысячи долларов зарплаты. На рабочем месте его никто никогда не видел, так как он был директором своей частной компании «Моноракурс».

И сегодня, когда он пытается присвоить себе Проект Юницкого, имеет смелость заявлять: «Юницкий? Не скрою, он талантливый изобретатель, но, когда я организовал компанию, пришлось по просьбе конструкторского коллектива, набранного Юницким, от него избавиться. Не дотягивает он до генерального конструктора…»

Вывод: это – недобросовестная конкуренция, которая зиждется на обмане и подлоге, что, естественно, карается Законом. Узлов с Дубатовкой и им подобные были, есть и будут, к сожалению…

Что мне ответить эксперту? Я – конструктор, и никогда не влезал в эти дрязги. Как отнёсся к тому, как они поступили? Да, непорядочно, да это близко к уголовщине. Но, повторяю, я в этих кознях никакого участия не принимал.

Эксперт: А как оценить, Александр Иванович, тот факт, что тот же Дубатовка, мало того, что осуществил рейдерский захват созданных Юницким австралийских компаний, он спрятал и более трёх лет не возвращал трудовую книжку Юницкого? А ведь он начал свою трудовую деятельность ещё в Казахстане в 1966 году и никогда не смог бы восстановить свою трудовую книжку. Это надо же быть до такой степени мелочным и недобросовестным человеком, в нормы человеческой морали это не укладывается…

Да, это всё, к сожалению, было… Сегодня я в команде Sky Way, занимаюсь вместе со всеми разработками уникальной техники. Можно сказать и так: мы создаём целый комплекс, целую отрасль, а это совершенно новое и уникальное явление в мире. Такого нигде нет, оно только у нас. Всё это разрабатывать приятно, лестно и почётно. Мы должны создать то, что ездит, передвигается, перевозит, и чтобы механизмы и техника были дешёвые, надёжные, долговечные.

С гордостью скажу о сегодняшнем коллективе. Это настоящая команда, коллектив одарённых и окрылённых идеей людей. Да, они ещё не привыкли к такому темпу работы, потому что и не доводилось никогда участвовать в таком деле, в таком необычном проекте. Здесь каждый сам себе и командир, и проверяющий, и контролёр, и судья. Их никто не подгоняет, не торопит, не ругает, потому что они сами работают с утроенной нагрузкой и энергией. С прохладцей у нас не поработаешь – промедлишь, сбавишь темп и в итоге отстанешь от всех. Все работают на пределе. Это как в спорте: не выдержишь темп в движении – и тстанешь, а значит, сойдёшь с дистанции. Да, уходили некоторые, не выдерживали таких темпов. И никто их не осуждал, понимали: не каждому это дано.

Я мог бы приводить фамилии талантливых конструкторов, но у нас нет «Доски почёта», все равны, и все талантливы. Все стремятся к результату. Все верят, что раз взялись за такую работу, то должны её сделать. И мы добьёмся своего. Каждый участник Проекта является сподвижником Анатолия Эдуардовича. Он чувствует поддержку каждого, верит в силу и талант каждого.

Я же являюсь заместителем генерального конструктора и директора, как говорит сам Юницкий, его правая рука.

…Есть такое прекрасное место на земле – Бешенковичи. Это в Витебской «губернии». Почему я завёл об этом разговор? Однажды пошёл я с друзьями на танцы в минский Дворец спорта.

Почувствовал на себе чей-то взгляд. Даже вздрогнул от неожиданности: на меня смотрела в упор девушка. Стояла она недалеко от меня, но мне показалось, что была рядом. Взгляды наши встретились, между нами вспыхнула невидимая молния, ослепила двоих – и я уже никого не видел вокруг, кроме неё. Как только объявили следующий танец, сразу же подошёл к ней.

– Как звать тебя?

– Людмила.

– Минчанка?

– Нет, из Бешенковичей приехала в гости.

Тот вечер изменил многое в моей жизни и судьбе. Проводил я девушку домой, встретились и на следующий день. А потом всё сплелось в тугой узел: уже не могли друг без друга. Людмила стала моей женой.

А со временем родились Игорь и Саша. Игорь закончил радиотехнический институт в то время, когда инженеры не были нужны. Работал звукооператором, радиотехником, сегодня работает техником. А второй сын электрик – закончил техникум.

Людмила сначала работала в облпотребсоюзе, а потом перешла в Энергонадзор. Долгое время возглавляла планово-экономический отдел. Сейчас на пенсии.

Если Анатолий Эдуардович рассказывал о себе, как он научился изготавливать самогон, так и мы с Людмилой научились этому запретному промыслу. Не от лёгкой жизни занялся этим Анатолий, так и у нас с Людмилой были свои причины.

Умер тесть, тёща осталась одна. А помогать некому и возраст не тот. Кто вскопает или посеет огород, кто дров привезёт, кто их попилит и поколет? И нашёлся такой помощник – самогон. У Людмилы он получался отменный. И когда мы на старом жёлтом «жигулёнке» заявлялись в деревню, народ сбегался со всех сторон. «Петровна, тебе плот нужно починить? Навоз вывезти? Дрова поколоть?..» – с такими вопросами обращались к моей тёще. Знали, что она всегда с ними рассчитывалась «весёлым напитком».

Поэтому я был самый уважаемый человек в деревне и особенно у тёщи. А в те девяностые в деревне невозможно было организовать «миниспиртзавод»: ни дрожжей, ни сахара, ни самогонного аппарата.

А моя Людмила научилась делать при помощи томатной пасты: проращивала рожь, сушила, прокручивала на мясорубке. Выварка, крышка, холодная струя воды… Этому её научила подруга-соседка, жена… полковника УВД. Она регулярно изготавливала этот «продукт», и ей тоже нужно было обеспечивать родственников в деревне, чтобы облегчить их труд. Все гнали, игнорировали горбачёвские указы, жить-то как-то

нужно было, и это горькая правда. В нашем доме жили представители правопорядка, поэтому «нюхачи» к нам не заглядывали.

А мне лучше привезти в село штук пять-семь трёхлитровых банок этого отменного «продукта», чем копать картошку или выбрасывать навоз. А любовь тёщи к зятю дорогого стоит…

Моего деда Александра, который жил в Западной Беларуси, за Гродно около Белостока расстреляли немцы. Расстреляли за связь с партизанами.

А перед этим, бабка рассказывала, был такой случай.

Во время войны это было. Закололи поросёнка. И кто-то же, из зависти к деду, что ему всё удавалось, что был работящий и семья не голодала, донёс немцам, что Александр Лапцевич заколол поросёнка для собственных нужд. Деда арестовали и повезли в Белосток.

Так бабушка пошла на хитрость: занесла внутренности хрюшки и уговорила-подкупила ветеринара, чтобы тот написал справку, что поросёнок уже почти не дышал из-за болезни, и поэтому его пришлось заколоть. Поверили немцы, отпустили деда.

Перед войной к бабушке в деревню приехала погостить её родная сестра из России.

У неё муж служил в армии в звании полковника. И об этом знали все в селении.

Началась война. Она боялась немцев, боялась, чтобы никто не заложил её немцам: сразу же расстреляли бы.

Её не выдали, а вот деда, который добивался всего трудовым мозолём, был толков и умён, свои же сдали немцам.

А ещё раньше до этого…

В двадцатых годах они жили под Самарой.

Их из родного селения выгнали казаки. Стали беженцами. Переселились в Подмосковье – в Сукиничи. Через некоторое время снова возвратились в родные места в надежде возродить своё хозяйство.

Но казаки выжгли всю деревню, ни одной избы не уцелело – сплошная целина.

Дед отыскал своих друзей, поговорил с ними. Решил уезжать из тех мест, а лучше всего перебраться в Польшу. А тут Брестский мир – перекрыта граница. Решили на время остаться в деревне.

Соорудили землянку, жили в ней вдвоём. А тиф гулял по сёлам, люди умирали каждый день.

Дед, видя такое, решил перебраться под Гродно. Это я про них так говорю – «дед и баба», а тогда они были молодыми и красивыми.

Первой у них родилась дочь. Это была моя мать. В тридцать девятом году мать начала учиться в гимназии. Стоимость обучения одного месяца в гимназии – одна корова. Каждый месяц нужно было деду доставлять корову.

Многие удивлялись, как это Александру Лапцевичу удаётся учить таким образом свою дочь. Кстати, меня назвали в его честь. Дед – трудоголик, мать – не знаю, когда и спала.

Эти гены передались и мне: никогда не устаю от работы, то ли физической, то ли умственной…

В заключение хочу сказать вот о чём. У меня много друзей. Меня, как и Юницкого, предавали, обманывали. И как Юницкий, я простил их, не держу на них зла.

А есть у меня друг, который за меня жизнь готов отдать. Как и я за него. У меня не было братьев, сестёр, а вот Рома Левин для меня – и брат, и сестра, и самый преданный и лучший в мире друг. Он живёт в Америке, жена у него москвичка.

Мы иногда с ним переговариваемся по телефону, «скайпимся», но если вдруг возникнет необходимость и он воскликнет: «Сашка, мне плохо!» – я тут же полечу к нему. И если я брошу клич, в тот же день он окажется рядом со мной. Бывает такое в жизни? Как видите, бывает.

И последнее.

Сегодня отправляется в путь наш юнибус. Маршрут: Минск – Гродно – Белосток – Варшава – Лондон.

Я сел на самое последнее место в последнем вагоне. Когда сосед спросил, не ошибся ли я с местом, показал ему билет.

– Так у вас же второе место, – удивился он, – и вам нужно в первый вагон.

Когда пришёл туда, оказалось, что на первом ряду сидит Анатолий Юницкий.

– Ты же моя правая рука, – он с улыбкой посмотрел на меня, – поэтому мы должны сидеть рядом.

Мы катились со скоростью пятьсот километров в час, но ощущение было такое, что юнибус стоял на месте. Никакой качки, вздрагиваний, торможения. Стены и потолок салона прозрачные, и поэтому у всех пассажиров было ощущение, что находятся под открытым небом.

А где-то там, внизу, пейзажи сливались в сплошную зелёно-голубую пелену, и глаза не успевали что-то выделить, остановиться на чём-нибудь: мы же сидели не в простом железнодорожном транспорте, движущемся чуть быстрее черепахи, а в космическом, который и скорость имел космическую.

Как прекрасно ощущать себя пассажиром такого удивительного транспорта – струнной небесной дороги!

Мы выбрали в жизни единственную для себя дорогу, дорога же выбрала нас.

Жизнь в будущем времени

Андрей Здрок,
главный конструктор по подвижному составу
проектно-конструкторского предприятия
«РЭЙЛСКАЙВЭЙСИСТЕМЗ»



Я являюсь главным конструктором по подвижному составу унитарного предприятия «РЭЙЛСКАЙВЭЙСИСТЕМЗ» группы компаний Sky Way – предприятия по созданию новых транспортных систем на основе струнных технологий А. Э. Юницкого.

В мою задачу входят создание управления главного конструктора по подвижному составу и организация процесса проектирования подвижного состава по трём направлениям – грузовой, высокоскоростной и пассажирский городской.

Для этих целей сегодня проводится поиск, приём на работу специалистов и формируется коллектив конструкторов. Уже набрано более тридцати человек, в ближайшее время планируем привлечь ещё столько же. Эти люди из разных городов Беларуси – Минска, Могилёва, Борисова и других.

Начало формирования управления по проектированию было положено усилиями кадрового агентства. Набор начался ещё до меня, в том числе и мою кандидатуру предложило кадровое агентство.

Позже было размещено объявление с вакансией на портале tut.by, сразу же пошли отклики и предложения.

Мы их тщательно изучали и тех, кто нам подходил, приглашали на собеседование. Более ста человек получили приглашение на собеседование, из которых пришло больше половины, а после собеседования с ними мы отобрали около двадцати человек.

Первое собеседование с соискателями проводил я, а второе собеседование в свободное от организационных вопросов время проводил Анатолий Юницкий. Ну а потом, когда убедился в моей компетентности и профессионализме, наверное, появилось доверие ко мне, и эта ответственная задача была полностью поручена мне.

Я провожу собеседования первого и второго этапа в рамках требований штатного расписания предприятия, а потом уже, когда обсуждён

уровень зарплаты, должностные обязанности, график работы и иные условия, заключительный этап – встреча с Анатолием Эдуардовичем для того, чтобы подписать трудовой договор.

Существует трёхмесячный испытательный срок. Не все, правда, проходят благополучно это испытание. Значит, это уже моя недоработка. Значит, на собеседовании кандидат очень интересно рассказывал о себе, слишком приукрашивал свою предыдущую деятельность, а когда дело коснулось конкретной работы, проявились слабые стороны. Переоценил свои возможности и силы.

Да, люди отсеиваются. Не большой процент, но всё же… Жизнь и наши условия создания небесных трасс диктуют свои жёсткие условия и подходы.

Как проводил собеседования Анатолий Эдуардович? Он каждому из кандидатов пояснял, что это не государственное учреждение, где кодекс трудовой дисциплины диктует время работы, время обеденного перерыва. У нас иначе... И всегда приводил пример колхозного бытия: когда председатель колхоза или агроном дают задание механизатору на каждый день, указывают, сколько он должен вспахать или посеять. И того механизатора не волнует вопрос, какой будет осенью урожай. Его зарплата от этого не зависит.

Вся система колхоза не нацелена на конечный результат, каждый из работников выполняет ежедневную работу и получает ежемесячную зарплату.

Так вот, при беседе Анатолий Юницкий всегда нацеливал каждого на то, что главная задача коллектива – получить окончательный продукт. По нём и будет оцениваться деятельность нашего творческого объединения. И никто не будет указывать отдельно взятому человеку, как тот председатель колхоза, что нужно сделать сегодня, а что завтра…

Нужно работать так, как работает фермер – на конечный результат. Тем более, что Юницкий понимает разницу между колхозом и фермером. Его детство прошло в белорусской деревне, а в 90-е годы он поработал на родине и фермером – хотел на своей земле построить небесную дорогу. Правда, не успел. Землю отняли – не должны у фермера урожаи быть выше, чем в соседнем колхозе.

Поэтому, применяя «Закон Юницкого», при собеседовании я нацеливаю будущего конструктора на работу творческую, созидательную, уникальную. Каждый из нас должен быть талантлив и трудолюбив, уметь смотреть в будущее, предсказывать результат работы свой лично и коллег. В нашей работе обязательно должны присутствовать вдохновение, инициатива и энтузиазм.

Необходимо отметить, что конструкторских кадров не хватает. Несмотря на огромный технологический и технический потенциал Беларуси, сегодня чувствуется дефицит квалифицированных кадров. Я ежедневно посещаю белорусский портал и вижу, что многие организации приглашают к себе конструкторов. По количеству объявлений можно судить, что эта специальность востребована. Та же нехватка инженерных ресурсов, судя по многочисленным объявлениям и вакансиям, наблюдается и в России – в Москве, Санкт-Петербурге, Красноярске, Набережных Челнах и многих других городах. В результате происходит отток «мозгов» из Беларуси в Россию, а подготовка новых кадров с творческим потенциалом не поспевает за спросом.

Моя оценка, как главного конструктора, – это одно, но есть и высшая инстанция – оценка работы Генеральным конструктором Анатолием Юницким. Он уже оценивает работу и дизайнеров, и компоновщиков, и специалистов по системе безопасности, да и наш институт проектирования в целом. По несколько часов проводит беседу с нами, выявляет слабые и сильные стороны нашей деятельности.

Мы спорим, что-то доказываем друг другу, соглашаемся или не соглашаемся, но в итоге приходим к главному выводу – все мы идём правильной дорогой. И когда мы слышим от Генерального конструктора, что он доволен работой коллектива, на душе приятно.

Отец мой из Беларуси (Мозырский район), мать – украинка.

Я родился в Харькове, окончил Харьковский государственный политехнический университет. На третьем курсе женился на минчанке, поэтому на преддипломной практике попал на МАЗ. Отработал там тринадцать лет. Занимался автобусами.

Прошёл, так сказать, все ступени, и закончил ведущим инженером-конструктором – руководителем группы компоновки. После этого год поработал на Минском заводе колёсных тягачей заместителем главного конструктора.

Работал в группе компаний ФИД, начал ведущим конструктором, а закончил главным конструктором. Затем решил поменять место работы – захотелось чего-то нового, интересного.

Вот тогда я и начал просматривать объявления о вакансиях, надеясь найти то, что бы меня заинтересовало, договариваться о собеседованиях. В этот момент ко мне и обратились из кадрового агентства с предложением по Струнному транспорту Юницкого. Я обновил своё резюме и в ближайшем времени договорились о собеседовании.

Пришёл по указанному адресу в День Победы, собеседование проводил лично Анатолий Юницкий в присутствии Михаила Калантарова. Беседа продолжалась около пяти часов. И причина не в том, что меня с пристрастием допрашивали обо всём, а в том, что встретились люди,

хорошо друг друга понимающие, которым интересно вместе. Говорили обо всём и нашли много общего и в поведении, и в жизни.

Хочу сказать, что Анатолий Эдуардович с первых слов поразил меня нестандартным подходом к решению задач и самоотдачей своему проекту, масштабностью мышления и творчества. Это же надо, подумал я, почти четыре десятилетия предлагает человечеству свои воздушные пути и, несмотря на все неудачи и разочарования, не сдаётся – движется к цели.

И мне понравилось, когда он сказал:

«А сегодня нам и не нужно кого-то упрашивать, чтобы выделили средства для строительства Sky Way, мы объявили мировому сообществу и отдельным инвесторам о возможности участия в этом проекте и готовы принять любого инвестора, любой страны, любого региона.

Нам требуется 300 миллионов долларов – это значит, что мы можем привлечь 300 тысяч инвесторов, каждый из которых внесёт 1000 долларов, а можем привлечь три миллиона инвесторов, каждый из которых внесёт всего лишь 100 долларов. А три миллиона – это менее 0,05% населения земли, то есть пять человек из десяти тысяч».

Это совершенно новое и уникальное направление.

Поразило меня ещё и то, насколько он был предан и уверен в своей цели, и мне тогда подумалось: «Если я не приду к нему на работу, не окажу ему помощь, то он и без меня прекрасно справится».

Анатолий Эдуардович сразу по окончании собеседования предложил мне участие в его проекте. Я ещё некоторое время поколебался (побаивался масштабности проекта), но, в конце концов, согласился и занялся процессом увольнения и переходом на новое место работы.

И началась работа по поиску кадров, подбору персонала, создания коллектива и организации процесса проектирования.

Большая, сложная, долгосрочная и очень интересная работа!

О семье. Жена Оксана сейчас в отпуске по уходу за третьим ребёнком. У нас три «Е» – Елизавета, Елизар и Енисей. Оксана – юрист, учёный, занимается гражданским процессом, участвует в написании законов и определении развития законотворческой деятельности, участвовала в развитии в Беларуси тем ювенальной юстиции и медиации.

В заключение хочу сказать вот о чём. Каждый день с удовольствием иду на работу, иногда допоздна задерживаюсь, но не покидает хорошее приподнятое настроение оттого, что занимаешься таким интересным делом.

Радует, что ты среди единомышленников, что каждый обладает творческим потенциалом, талантлив и увлечён. Мы объединены в единое творческое пространство – создаём небесную дорогу, проектиру-

ем комфортабельные средства передвижения – юнибусы и грузовые составы (юникары), морские порты и пассажирские станции, высотные дома и другие уникальные сооружения.

Отрадно, что мы живём в будущем времени!

ОБРАЩЕНИЕ

к потенциальным инвестором:

– Дорогие друзья! Приветствую вас! Моё видеообращение, по просьбе Юницкого, должно донести до вас следующее. Преодолев, вернее, осуществив первый этап, мы приступили ко второму, не менее важному.

Второй этап перед нами поставил главные очередные задачи – формирование конструкторского бюро. Те, кто следит за программой, знает, что рост нашей компании, её продвижение вперёд зиждется на главной идее – дороге будущего – и обратили внимание на то, что сейчас создана компания при поддержке правительства в Литве, и там будет создаваться полигон.

Параллельно с этим было создано представительство в Минске.

Именно там и собирает Анатолий Юницкий в эти дни специалистов, чтобы создать коллектив конструкторов разных профилей. Но на начальном этапе – конструкторы таких испытательных полигонов.

Мы столкнулись с ожидаемыми трудностями, а именно: нехватка кадров. Пока. Нигде в мире не создавались такие проекты, поэтому и не готовили таких специалистов.

Поэтому наша задача собрать таких профессионалов вместе. Есть же люди, которые строили испытательные полигоны, вагоны-трамваи, разный подвижной состав.

Под руководством Анатолия Юницкого намечается создание новой транспортной отрасли, одновременная её переориентация, специализация, ориентировка на создание совершенно новой технологии, проектировка полигона. Поэтому наша компания объявила конкурс на комплектование конструкторского Центра.

Пока для этого нам необходимо порядка ста конструкторов. Это на сегодня. На завтра-послезавтра, на ближайший год, эта цифра удвоится-утроится.

Поэтому нам сегодня требуются кандидаты на эти специальности, которые хотели бы заниматься, имели такое желание, включиться в этот процесс. Строительство как образец конечного продукта – полигон.

Конкретизирую. Нам нужны конструкторы, которые имеют опыт работы более пяти лет, опыт проектирования троллейбусов, трамваев,

грузовых автомобилей, тут же – проектирования мостов, короче, всё, что связано с путевой структурой подвижных составов.

Зарплата конструкторов будет конкретно озвучена во время собеседования, этот профиль – проектирование и конструирование – будет вести Анатолий Эдуардович.

Поэтому у нас огромная просьба, наши дорогие инвесторы и партнёры, коллеги, все дружно подключитесь к этому проекту. Известите своих знакомых и друзей, предложите им участие в этом прибыльном деле.

Все конструкторы будут получать как достойную зарплату, так и акции нашей компании: более ста тысяч фунтов стерлингов. Уже дан старт, мы перешли к другой фазе осуществления проекта. У нас уже более шести тысяч инвесторов, и каждый из них внёс определённую сумму своих средств.

Сбор средств продолжается, каждый день в наш полк прибывают новые и новые бойцы, то бишь строители и создатели небесных дорог, а ещё точнее, наши потенциальные Инвесторы.

Поэтому мы делаем следующий, очередной шаг – создание конструкторского бюро. В связи с этим моя личная просьба: кто сможет, скачайте моё видеообращение и перешлите своим друзьям и знакомым.

Если же вы сами являетесь конструкторами, безотлагательно свяжитесь с нами, на сайте есть наши координаты. Каждый день дорог, нельзя откладывать на завтра то, что можно и нужно сделать сегодня.

И в этом заключается наш общий успех. СТЮ – наше будущее, будущее нашей страны, будущее нашей Планеты Земля. Спасибо. До встречи!

Хочу к вышесказанному добавить страничку, которую мы поместили на нашем сайте. О том, что мы создаём:

Строение и особенности «узлов» системы СТЮ

Особенности подвижного состава

В СТЮ предполагается использовать:

* Юнибусы – пассажирские рельсовые автомобили (вместимостью от 5 до 500 пассажиров)

* Юникары – грузовые рельсовые автомобили (с грузоподъёмностью от 500 кг до 500 тонн)

* а также грузо-пассажирские рельсовые автомобили

При движении по рельсам-струнам эти специальные автомобили развивают скорость от 40 км/ч до 500 км/ч. При этом также возможно сцепление автомобилей в поезда. В различных вариантах СТЮ предлагаются разные приводы в рельсовых автомобилях:

*мотор-колесо;

*линейный электродвигатель;
*двигатель внутреннего сгорания;
*электродвигатель;
*двигатель вращения;
*газовая турбина;
*тяговый канат.

Особенности путей

Рельс

Рельс, как правило, представляет собой пустотелый стальной короб, внутри которого размещён пакет натянутых проволок-струн. Внутреннее пространство короба, не занятое струнами, заполняется минеральными или полимерными композициями.

Усилие натяжения струн составляет от 100 до 15000 кН в зависимости от класса грузоподъёмности линии, длины пролётов, расчётных скоростных режимов движения и типа системы (навесной или подвесной СТЮ).

При движении транспортного средства на пролёте длиной 30 метров вертикальный прогиб рельсов для низкоскоростного СТЮ не должен превышать 30 мм, а для высокоскоростного СТЮ – 6 мм.

Горизонтальный боковой прогиб рельсов при воздействии на путевую структуру и транспортное средство ураганного бокового ветра не должен превышать 2–3 мм на пролёте 30 метров.



Высокоскоростной СТЮ, 2008 год

Билет в один конец

Андрей Ховратов,
бизнес-тренер по финансовому и инвестиционному развитию Личности, профессиональный Инвестор, автор и создатель обучающего проекта «Академия Частного инвестора», руководитель и организатор обучающе-инвестиционного проекта Sky Way Invest Group по профессии менеджер сетевого бизнеса



В моей жизни было много неожиданных моментов и событий, но этот день стоит как-то особо, значимо. Это был февраль этого года, и двадцать четвёртый день месяца. Чем он стал знаменательным для меня?

Но обо всём, как говорят, по порядку.

Я всё время искал себе занятие по душе, даже не занятие, а серьёзное дело, которому я мог бы посвятить себя всецело и без остатка.

Перед этим меня бросала жизнь то в одно русло, то в другое. Казалось, что оно моё, будто зацепило за душу, но в результате оказывалось, что не совсем моё, будто бы по душе, но что-то складывалось не так, как мне мечталось, наступало отторжение, неприятие…

И я расставался с тем проектом без сожаления.

А однажды, точнее, 22 февраля один из моих студентов – Алексей из Минска, прислал мне ссылку на один сайт и попросил высказать моё мнение

А там оказался сайт Небесных струнных дорог. И перед всеми выступает руководитель SKY WAY. Целый вечер я провёл за компьютером, и с каждой минутой что-то притягивало меня, завораживало, и я уже чувствовал, что ночь у меня будет бессонная.

«Вот это моё, – сразу же что-то отозвалось в моей душе. – Я так долго, начиная с 2007 года, ожидал такого события, а тут…»

Семь лет назад пришло ко мне понимание, что экономическая модель, которая существует, безжизненна, она катится в пропасть. Весь 2008 год я тщательно и углублённо изучал различные направления в инвестировании, искал, где я могу применить свои накопленные

за двадцать лет знания. Я свободно себя чувствовал в области инвестиций, Инвестирования и бизнеса, потому что получил огромный опыт с 1992 по 2013 годы. Я понимал – да, мы стоим на пороге чего-то нового, грандиозного, очень прогрессивного. Созданы, казалось бы, все необходимые условия и возможности для того, чтобы талантливые люди могли стать богатыми и процветающими, удачливыми и оценёнными в нашем обществе. Для этого только необходим был действенный инструмент и сам проект, в котором я бы смог лично реализовать свой творческий и технологический потенциал.

Но… Но наступило просветление, открытие обратного. Я не увидел свет в конце тоннеля, тоннель выглядел бесконечным, ему не было конца. Я ужаснулся: впереди – тупик.

И утром 24-го февраля я набрал Скайп Анатолия Юницкого, пояснил, почему хочу с ним встретиться.

– Хорошо, давайте пообщаемся.

Я представился.

– Слушаю вас, – посмотрел он внимательно на меня, – что вы хотели узнать от меня?

Я много и не рассказывал ему о себе, только сказал, что я не новичок в бизнесе и в инвестиционной политике, но разочаровался в нынешней экономике, не вижу прогресса и потому не могу реализовать себя ни в какой области. Последнюю фразу произнёс тихо, глядя на него:

– Заинтересовала меня ваша технология струнных дорог. Не смогли бы вы, Анатолий Эдуардович, поподробнее рассказать о ней?

Он улыбнулся:

– Поподробнее? Тогда мы и в несколько суток не уложимся. Но полчаса времени у меня есть. Постараюсь вас ввести в курс дела…

Мы беседовали более двух часов. Передо мной на экране был обычный, уже не молодой человек.

То, что я услышал в первые минуты, поразило меня. От этого человека струились такая духовная энергия, такая уверенность, что, казалось, они могли насытить жаждущих новизны не одну сотню человек.

А голос его лился спокойно и тихо, и мне казалось, что я сижу на берегу моря, греюсь невидимыми лучами невидимого солнца, а сам наливаюсь небесной силой.

Такого ощущения у меня не было никогда в жизни. Почувствовал, как по телу пробежала первая дрожь, потом вторая… А мне кто-то неслышно говорил: «То, что ты искал и к чему стремился, сейчас перед тобой. Раз ты воспринимаешь услышанное всей душой, то это твоё, это станет делом всей твоей жизни…»

У меня было ощущение, что я читаю увлекательную книгу об удивительных дорогах, при этом рассказ сопровождается то ли художественным, то ли документальным фантастическо-реальным фильмом. Анатолий Юницкий не был гипнотизёром, но я оказался во власти его гипнотического воздействия на меня. Удивительное и приятное ощущение!

То, что меня волновало и не давало покоя многие годы, открылось передо мною во всей красе и величии. Меня вдохновила его идея струнных транспортных технологий. Более того, за эти короткие полчаса я отчётливо понял и поверил, что только она, Струнная Транспортная Технология – СТЮ – SKY WAY – способна вывести всемирную экономику из ступора, в которой она оказалась сегодня, что только она может проложить единственно правильный путь в светлое будущее.

Все мы знаем, что тот транспорт, которым мы пользуемся сегодня, не удовлетворяет почти 90 процентов жителей планеты. И один только человек земного шара говорит нам, призывает нас к тому, что есть выход из создавшейся ситуации.

А именно – необходимо заинтересованным, богатым и небогатым людям, войти в корневую компанию как соинвесторы, и они окажутся не только самыми богатыми людьми на планете (намного богаче тех миллионеров и миллиардеров, о которых мы знаем), но окажутся и соавторами создания уникальных дорог будущего. А это главнее любых богатств мира!

А я лично для себя сделал открытие. Даже не открытие, а просто стал зрячим. До этого ощущения такого не было. И именно в тот момент, когда мы говорили с гениальным инженером Юницким, у меня открылось другое зрение. И – дыхание. На своих же глазах я рождался и перерождался. С вами случалось когда-либо такое?

Только сейчас я увидел свет в конце туннеля, в котором находилась современная экономика, само человечество и наша Земля-матушка – наш Земной Шар.

... Анатолий Эдуардович замолчал. Смотрел куда-то в одну точку. Он впустил меня в свои тайники и лабиринты, пригласил в путешествие по своей Планете, где он был хозяином, провёл только ознакомительную экскурсию, как неожиданно наша прогулка прекратилась.

Мы снова оказались на земле.

– Андрей Фёдорович, ко мне вопросы будут?

Я ещё был во власти его программной лекции и не смог сразу же услышать его. Взяв себя в руки, осмелился задать свой вопрос, который родился тут же, после нашего разговора.

– Анатолий Эдуардович, могу ли я узнать, а какая у вас мечта?

Немного помолчав, уже перевёл взгляд на меня, превратился на моих глазах в какого-то другого человека, значительно помолодевшего и весёлого, ответил:

– Она проста. И не личного характера. Я мечтаю о том, чтобы освободить нашу землю от мусора, который накопился за многие годы от необдуманных действий человека. Собрать его весь в единый контейнер и отправить в бесконечное пространство, где он не будет никому мешать. А чтобы не создавать новый мусор, необходимо все вредные производства вывести за орбиту земли. Мечтаю, чтобы человек жил в биосфере, а техносфера будет там, где нет биосферы. И если мы не сделаем этого сейчас, то скоро вся земная поверхность покроется язвами прогресса, и сама наша планета подвергнется воздействию техногенной катастрофы… А наш проект SKY WAY – это коммерческий проект. Да, он принесёт огромные деньги. Но деньги не ради денег, а только лишь для того, чтобы они позволили мне осуществить мою мечту по освобождению Планеты от экологических болезней и мусора…

У меня больше не возникало вопросов. Передо мной сидел Человек Планеты, Человек-мечтатель, Человек-изобретатель.

А я люблю идти за мечтателями, потому что верю – только они способны изменить мир в лучшую сторону, сделать нас счастливыми и богатыми, передать нам дар предвидения и научить смелому полёту наших собственных мечтаний. Слава мечтателям!

Он неожиданно предложил мне стать соинвестором, подключиться к СТЮ. Я, не задумываясь, дал своё согласие.

Мы договорились, что будем общаться, и я пригласил Анатолия Эдуардовича прочитать лекцию о струнных технологиях перед аудиторией Академии частного инвестора. А она у нас более 88 000 человек из 35 стран мира.

Анатолий Эдуардович с радостью согласился.

Мы договорились, что встретимся четвёртого марта 2014 года.

После беседы я отключил Скайп и задумался.

Пришло самоосознание, что всё придёт само собой и что нам уже не обойтись друг без друга, что нам нашу встречу послали сами вселенские силы…

Каждый из нас, начиная с детства, был мечтателем.

У одних мечта с годами улетучивалась, у других была всю жизнь. У меня она продолжается с детства.

Мои друзья в двадцать лет, добившись первых успехов, успокаивались и продолжали жить размеренной жизнью, удовлетворяясь тем, что достигли. Я же не мог успокоиться, и в том же возрасте, не находя себя ни в одной области, чувствовал горькое неудовлетворение. Во сне я летал, поднимался на недосягаемые вершины снежных гор, а в реальной жизни…

– Опустись на землю, Андрей! – говорили мне мои родители и знакомые, – пора становиться взрослым. То, о чём ты мечтаешь, всё равно не исполнится. Ты должен свыкнуться с этой горькой истиной.

Отец – Фёдор Иванович, и мать – Галина Михайловна – работали всю жизнь. Они знали, что нужно зарабатывать деньги, чтобы прокормить семью, и что так жили все люди.

А я всё никак не мог найти своё место в жизни, не мог прибиться к какому-то берегу.

Помню такой эпизод. Мне уже тридцать. Я посещал различные обучающие семинары, курсы, даже присоединялся к разным религиозным течениям. И всё ради того, чтобы в какой-то момент встретить или наткнуться на ту идею или интересное предложение, в котором смогу принять участие и реализовать себя. Это мне никак не удавалось.

И вот на одном семинаре, увидев, как я пишу в тетрадке мечтаний свои цели и мечты, лектор задал мне вопрос:

– Скажи, Андрей, а какие у тебя мечты? Мог бы ты поделиться ими перед всеми?

Я с радостью согласился

– Да есть, есть у меня мечта, – решил признаться, не боясь, что меня подымут на смех. – Мечтаю я о скорости, друзья. Мы слишком медленно живём и передвигаемся-перемещаемся. Вот бы нам перенять идеи из другого мира – летающие тарелки или что-то в этом роде, чтобы я из Киева до Одессы или из Питера до Москвы смог сесть в небесный аппарат, и едва успев попить кофе, быть уже на месте.

– Хорошие мечты у тебя, Андрей, – сказал лектор и все, кто был в зале, говорили:

– Да, это было бы здорово, и мы бы все этого хотели.

Я добавил:

– И хочу вот что ещё сказать. Если к 2014 году никто ничего подобного не создаст, тогда я постараюсь к этому времени стать миллионером и начну финансировать скоростное передвижение людей. Никогда не признавался, но вам открою своей секрет-мечту: с детства я мечтал стать миллионером. Не миллионером-богачом, а миллионером-инвестором. А это, как говорят у нас в Одессе, две большие разницы…

– Андрей, а почему именно 2014 год?

Тут уже я ушёл в сторону, ответил первое, что на ум пришло:

– А я так хочу. Просто к этому времени я уже стану миллионером, успешным миллионером, и тогда у меня будут возможности это совершить.

Слово – не воробей, так говорят. Да, не воробей, а огромный птах, птица, птица Феникс. Я произнёс, а он и возродился. Ничего из ничего не приходит. Его нужно готовить, постигать азы и формулы жизни, докапываться до истины, идти наперекор устоявшимся догмам, ломать стереотипы мышления и собственной жизни. Подспудно я готовил себя к своему Новому Состоянию, это предчувствие бурлило во мне, как магма, как вулкан, готовый вот-вот проснуться. Я готов был принять это Состояние, вопрос только состоял в одном – а когда случится это?

И это случилось. Это уже когда на моём жизненном календаре был оторван тридцать седьмой листок. Мною была достигнута та планка, которую я обозначил перед собой.

В 2011 году я создал обучающий проект и сайт. Академию частного инвестирования. Для чего создал, спросите вы? А только лишь для того, чтобы дать людям полное понятие и представление о такой науке, которая называется Наука Инвестирования. Уверен и убеждён – чем раньше человек осознает это, освоит её, применит на практике, тем быстрее он получит абсолютную свободу. Сво-бо-ду!

И это входило в мои мечты. И опять же – я никогда не надеялся на случайность. Найду клад и разбогатею или что-то в этом роде. Или упадёт неожиданно с неба ко мне богатство. Даже если бы это и случилось, то за это пришлось бы расплачиваться очень большой ценой. Мировая практика неожиданного обогащения предупреждает об этом всех. Говорит о том, что не счастье, и не радость, а Божье наказание…

Я перед собой ставил задачи подниматься с одной ступеньки на другую ещё в двенадцать лет. Это было наполовину мечта, и наполовину реальность. В какой-то степени неосознанно, спонтанно, но я уже не мог просто так отделаться от своего желания.

На день рождения родственники обычно дарили мне деньги. Положат в конверт какую-то сумму, напишут на открытке поздравление, скажут, чтобы я покупал себе то, что хочу.

А мой отец поступил мудрее. На очередной день рождения он мне вручил… Не догадаетесь. Он мне подарил Облигации государственного займа Советского Союза. Они стоили тогда 25, 50, 100 советских рублей.

– Держи, сын, и сумей ими сам распорядиться. Можешь поменять на стоимость, а можешь и приумножить…

Это так отец хотел проверить меня на сообразительность.

Дело в том, что уникальность облигаций состояла в том, что я в любой момент мог пойти в сберкассу и продать, вернуть деньги. Но я поступил по-другому, видимо, как и хотел того отец. Каждый квартал состоялись розыгрыши по номерам облигаций. То ли удача была благосклонна ко мне, то ли происходило чистое совпадение, но я каждый раз выигрывал от пяти до двадцати пяти рублей или опять же облигации разных номиналов.

Отец не следил за моими действиями, никогда не вникал в результаты моих походов в сбербанк. Даже и не спрашивал об этом. А я как бы заболел этим, мне стало интересно превращать облигации в рубли, увеличивать их стоимость.

Если сегодня посчитать на языке цифр, которыми я оперировал, то это было, говоря сегодняшними словами, выгодное инвестиционное вложение. Почему? А потому, что облигация стоимостью в 50 рублей за год давала мне прирост минимум 20 рублей, что составляло уже 40% годовых. А иногда случалось и такое, облигация в 50 рублей мне давала выигрыш облигацию в 25 рублей. И уже эти две облигации за год давали мне возможность приобрести ещё одну-две-три облигации. И тогда не было никаких курсов, мои рубли и облигации не претерпевали никакой девальвации.

Уже в четырнадцать лет я посчитал и прикинул: если я каждый год буду приобретать по две облигации общей стоимостью 50 рублей и они будут приносить мне доход (а я получал доход каждые три месяца, когда происходили розыгрыши, и обязательно что-то выигрывал), то когда мне будет тридцать лет, я буду иметь облигации на общую сумму… 1 000 000 советских рублей. Фантастика? Да нет, реальная картина.

В свои четырнадцать я был воодушевлён этой идеей и перспективой.

Но не возможность обогащения овладевали мною, вовсе нет. Просто хотел стать обеспеченным человеком. А всё для того, чтобы помочь своим родителям выбиться из бедности. Они в то время тяжело работали, и я, глядя на них, тяжело переживал, что не могу ничем помочь. А тут рождался такой «приварок». Моя душа пела, я гордился собой, но не делился своими планами ни с отцом, ни с друзьями. Потому что знал, и жизнь подтверждала: поделишься планами – и распрощайся с реализацией.

По этой же причине, когда мне было двенадцать лет, на летних каникулах я искал любую работу, чтобы заработать хоть сколько-нибудь рублей. И отдавал все до копейки матери, так как денег никогда не хватало.

Понимал: если я буду не только ждать дни своего рождения, праздник Рождества Христова и Старого Нового года, чтобы на подарочные деньги снова покупать облигации, за заработанные мной деньги смогу ещё больше купить облигаций.

Я не сидел сложа руки. Бросался то из одной сферы деятельности, то перебрасывался на другую. Начал изучать радиодело. Научился делать цветомузыкальные установки – они в то время были в огром-

ном дефиците. Продавал их по 25 рублей – такая была такса. За год я изготовил и продал десять таких установок. Купил магнитофон. И не только чтобы слушать музыку, но и записывать новинки на бобины, продавал их.

Таким образом, у меня был постоянный источник дохода, и я уже не только «делился» с родителями, а имел возможность ещё больше покупать облигаций. А через три года, когда мне исполнилось семнадцать, у меня уже к накопленным облигациям суммой в 400 рублей прибавилось и ещё. Много это или мало? Именно столько зарабатывали в то время шахтёры и транспортники. Так что я считаю, это были хорошие деньги.

Всё шло хорошо и прекрасно. Мои мечты подогревались суммой, которая увеличивалась и увеличивалась. Но… Всегда приходит это «но». Не помню, по какой причине, – то ли что я начал взрослеть и начал тратить деньги на развлечения и девчонок, то ли покупал себе какие-то ненужные, но казалось мне, что необходимые вещи, мой арсенал накоплений начал как-то незаметно таять, словно мартовский снег.

Одумался, начал строить свою жизнь по-новому. В восемнадцать лет пошёл на работу. Моя зарплата составила 350 рублей в месяц. Появилась опять возможность покупать по одной-две облигации. Опять начал строить планы по накоплению, но уже ни много ни мало, а в миллион рублей.

Подался в Мурманск. Начал учиться на моряка. А там, где порт, всегда была валюта. Предложил однажды один моряк купить у него валюту. Подсказал даже, что я выгодно могу перепродать её в Питере. Купил у нескольких по 18 – 22 рубля за доллар. Слетал в Питер. Действительно, там он стоил от 27 до 30 рублей. Операция понравилось. И я снова вспомнил о своём миллионе. Думал, что если так пойдёт дело и дальше, то в тридцать я стопроцентно стану миллионером.

Из каких расчётов? А давайте вместе посчитаем.

За день я смог на обменных операциях зарабатывать по сто долларов. Из трёх тысяч вычесть две тысячи – остаётся тысяча рублей, это 50% – капитализация. Процент на процент – 20 – 25% ежедневно.

А что делать, скажите, когда хочется жить полнокровно, ни в чём не испытывая нужды? Не воровал же, не занимался разбоем, а «шевелил мозгами», набирался опыта в математических расчётах, что мне потом очень помогло в жизни. И у меня появились деньги. Я смог купить квартиру, пригласить девушку в дорогой ресторан, сводить на концерт дорогого и модного певца… Да мало ли чем я мог отличиться, показать себя как человека состоявшегося и успешного.

Для меня не составляло особого труда бумажку в десять долларов магически превратить в 250. Я как фокусник оперировал банкнотами,

превращая их в ещё большие суммы. Я чувствовал себя тем человеком, который смог подчинить себе финансы, и восседал я «королём на высоте». И разве, скажите, могло оно так продолжаться бесконечно?

Мы учимся на ошибках, и жизнь нам преподносит неожиданные уроки. Там, где всегда зарабатываются большие проценты, сразу же находятся те структуры или ребята, которые всегда хотят, чтобы ты делился с ними. Но так как я был тёртым калачом, можно сказать, несгибаемым, не принял их условия. На меня здорово «наехали» бандитские организации, которые контролировали «долларовый процесс». А когда я понял, что запросто могут и убить за пять тысяч долларов, решил свернуть свой валютообменный бизнес. Да и в то время эти операции подпадали под уголовную ответственность, решил завязать с этим делом. Я сказал себе, что это не тот путь, который принесёт мне удачу, и стал искать другие источники легального получения дохода.

У меня были большие надежды. И я верил, что смогу выпутаться из жизненных перипетий, восстановлю свою пошатнувшуюся репутацию.

А тут как снег на голову – 1990 год. Помните? Я очень хорошо запомнил. Это был год чёрной знаменитой Павловской денежной реформы. И это случилось в апреле.

Пошёл в море, что мне очень понравилось. И за короткий срок легально заработал существенную сумму. Вернулся домой в Украину на Донбас, и стал заниматься предпринимательством. Стало понятно, что это легальный и законный, прозрачный вид бизнеса. И при этом можно действительно стать обеспеченным человеком.

И за шесть лет – с 1993 по 1998 годы – создал достойный предпринимательский бизнес. Поменял пять направлений в бизнесе. Казалось, что всё отлично, но одна и главная мысль мне не давала покоя. Да, я научился зарабатывать деньги, да, трачу их на нужды и свои, и людские, помогаю тем, кто нуждается в помощи… Но это ещё не всё, не это главное.

Вспомнилась притча из Библии. Один человек, отправляясь в чужую страну, призвал рабов своих и имущество своё поручил им. Одному он дал пять талантов серебра, другому два, а третьему один. Каждому по его силе. Тот, кто получил пять талантов, употребил их в дело и приобрёл ещё пять. Точно так же поступил и второй, приобрёл другие два. А тот, кто получил один талант, пошёл и закопал в землю, и спрятал серебро господина своего. Возвратясь, господин рабов требует у них отчёта. Первые два раба принесли человеку пять и два таланта, а третий, откопав в земле, подал то, что получил.

Господин рабов обозвал раба лукавым и ленивым. Сказал с укором, что тот должен был отдать один талант торгующим людям и получить с прибылью. И приказал взять у него талант и отдать имеющему

десять талантов. Добавил: «Ибо всякому имеющему дастся и приумножится, а у неумеющего отнимется и то, что имеет...»

Какова мораль? Если деньги не приумножаются и не приносят пользы обществу, они «закапываются в землю».

У меня не работал главный принцип бизнеса: заработанное приумножай. За последние шесть лет я терял заработанное четыре раза. А последняя потеря сделала меня банкротом. И это свалилось на того человека, который не смог оплачивать по своим обязательствам.

Естественно, я был раздавлен морально.

Сам довёл себя до этого, самому и предстояло выпутываться из этой ситуации. Горько пожалел при этом, что, поспешив и не обдумав последствия своего поступка, в 1997 году продал акции одного банка. Ох, как бы они мне помогли через год, когда наступил дефолт. А так – пожинай плоды своей бездумности и беспечности…

Тогда и пришло ко мне осмысление, которое, к сожалению, не посещало меня раньше, – любой, даже самый глупый человек способен зарабатывать деньги, но сохранить их и приумножить, возвести их в определённую степень дано не каждому. Это отдельная наука, секрет нашего процветания и обогащения. Об этой науке я имел тогда смутное представление.

Мне нужно было возвращаться в школу и снова поступить в первый класс. Всё нужно было начинать с нуля. И за короткое время я прошёл эту школу, изучил всё то, что было необходимо.

На тот момент я искал разные источники, которые помогли бы мне научиться искусству инвестирования. И поэтому с 1998 года по 2010 я посетил более тридцати лекций тренингов обучающих школ по инвестированию в разных направлениях, начиная с недвижимости, драгоценных металлов и заканчивая спекулятивом, на разных биржевых площадках.

Изучив досконально вопрос, не имея в этом никаких пробелов, уже сам, «подкованный» основательно, делился опытом с другими. Об объектах Инвестирования я даю очень много материала в средней школе частного инвестора в 5 классе, и затем в Академии в девяти сессиях – мы вместе изучаем это как предметы.

Я на своём личном опыте прошёл инвестиционную науку. За тридцать лет не осознал, и за пятнадцать лет уже осознанно, понимая глубоко в душе меру ответственности за качество изучения этого жизненно важного Предмета.

Да, я попадал в разные финансовые аферы, было и такое, сегодня их называют «пирамиды», скамы (жулики, аферисты). Признаюсь, я так же инвестировал в авторитетные финансовые организации, которые действительно делают деньги, я также стремился торговать на биржевых площадках и имею в этом достаточный опыт… Инвестировал и в недвижимость и получал достаточно высокую капитализацию. Был совладельцем некоторых проектов. Всё было, было.

И уже к 2005 году достиг своей детской цели – я стал миллионером.

Я мечтал ещё с детства объездить земной шар и осуществил свою мечту. Побывал в Европе, США, путешествовал по Индии, был в Тайланде и в других странах. Построил Дом своей мечты, ездил по прекрасным дорогам на дорогих машинах. Я создавал активы в разных секторах инвестирования.

И снова тот снег, который неожиданно на голову… Уже 2008 год. Всемирный экономический кризис. Недавно это было, все прекрасно помнят.

А я считаю так: это случилось не в 2008 году, а значительно раньше.

Кто обрушил рынки и почему это случилось? Что же получается? Что, нам всем ещё снова предстоит пройти повторение пройденного с 2014 до 2017 года? Как нам научиться предвидеть новые экономические катаклизмы и возможно ли избежать их? Что нужно знать, чем обладать, чтобы быть всегда на гребне волны в этом непредсказуемом безбрежном океане под названием «финансы»?

Именно по этой причине в 2011 году я создал Академию частного инвестора. Я честно и открыто делюсь опытом и знаниями о том, как никогда не терять свои активы, как создать высоколиквидные активы более чем 1 000 000 (долларов, евро, рублей, гривен, йен и так далее), как находить и оценивать объекты инвестирования, какие инструменты нужны вам для среднегодового дохода 50 – 150%.

В Академии я начал давать знания о том, как находить инвестиционные инструменты, которые дают даже 300 – 1000% годовых. И это не фантазии больного человека, а проверенная математика и арифметика.

Мы также изучаем и такой аспект – а что такое Финансовая независимость и абсолютная свобода? Именно поэтому я делюсь с вами, мои уважаемые друзья и читатели этой увлекательной книги о Юницком.

И это всё ради того, чтобы вы не набивали шишек на лбу, как это случалось у меня, и ошибок было немало. Конечно же, мы все делаем каждый свои ошибки, и вы будете делать в дальнейшем свои ошибки. Но я твёрдо уверен в том, что Академия для вас станет путеводной картой, которая поможет идти правильным курсом, потому что вы будете иметь компас и будете знать, по какому азимуту нужно двигаться. А если вдруг отклонитесь от намеченного курса, уйдёте в сторону по какой-то причине, загляните на сайт академии. Там вам откроется причина вашего отклонения.

И вот уже продолжительное время я занимаюсь тем, что помогаю людям увеличивать свои капиталы, обучаю их этому искусству. Прой-

дя обучение, получив начальные знания по инвестированию, они уже будут знать, как сохранить и приумножить свои средства. Этому обучились в нашей Академии за три года более ста тысяч человек.

А когда в марте этого года, после знакомства с Анатолием Юницким, пригласил его к себе на вебинар, состоялся широкий и откровенный разговор с представителями 35 стран. Участвовало в разговоре около тысячи человек.

А когда на вебинаре взял слово Анатолий Эдуардович Юницкий, он только успевал отвечать на всевозможные вопросы. В конце разговора я предложил нашим слушателем и студентам Академии изучить более подробно Технологию Sky Way, которая является ядром Евразийского развития. Призвал их подключиться к проекту, и если они для себя найдут приемлемым инвестировать в Проект и помочь Юницкому быстрее реализовать его мечту, то тогда займутся инвестированием и расскажут о струнных дорогах знакомым и друзьям.

Скажу, что в Академии люди подготовленные, и поэтому с радостью восприняли нашу информацию и предложение, многие с радостью стали соинвесторами компании. А разговор на эту тему продолжается. На протяжении двух месяцев я говорил об этом на всех своих обучающих встречах и занятиях. Знаменательно то, что многие активно влились в инвестирование в реальный сектор экономики, особенно в новые технологии. Таким образом, мечта инженера Анатолия Юницкого стала и нашей общей мечтой.

А в июне я присутствовал на конференции, которая проходила в Минске. Познакомился со всеми членами этой уникальной команды Струнных дорог, уже лично, вживую, а не по интернету, вёл с каждым заинтересованный разговор. И ещё раз осознал и убедился, что мы все вместе финансируем поистине Народный Проект XXI века.

Пусть немного не совпадает проект и с моими мечтами о летающих тарелках, но создаются реально летающие юнибусы с огромной скоростью передвижения. И вот-вот мы займём свои места в этих чудовагонах и будем мчаться-лететь навстречу общей мечте. А наша мечта – в ближайшем будущем опоясать этими дорогами весь земной шар, проложить СТЮ через моря и океаны, через горы и болота.

И они будут безопасными и удобными. А после просмотра фильма «Небо на колёсах» рождается уверенность, что через десять-двадцать лет мы сможем вывести все вредные предприятия за орбиту Земли, а люди будут жить в процветании и радости.

Для себя и своих сподвижников определил главный вывод: с таким человеком как Анатолий Эдуардович нужно жить вместе, работать рука об руку. Мы все – одна команда, один коллектив.

Именно поэтому в июле этого года я предложил Анатолию Эдуардовичу стать его партнёром по Инвестпроводящей системе, создать Фонд, где я смогу обучать людей финансовой грамотности, чтобы они осознавали, что инвестиции в компанию Анатолия Юницкого RSW-SYSTEMS – это очень нужное и важное мероприятие, а самое главное, что в ближайшие 5, 10, 15 лет это ещё будут и самые доходные инвестиции, и мы все, каждый из нас, заключим договор о сотрудничестве.

С командой наших Активистов-Лидеров мы создали Обучающе-Инвестиционный проект Sky Way Invest Group, чтобы продвигать наш Народный проект XXI века, так как нас уже 20 000 мечтателей, которые подключились к мечте Юницкого. Завтра мы вместе с ними и другими пассажирами будем колесить на высокоскоростных юнибусах по всему Миру. Это уже не прогулка по земному шару – это уже Экономическая необходимость.

Я лично, как и мои друзья, купили билеты на поездку.

Мы купили билеты в один конец. А это означает, что возврата к старому не будет, сомнений не будет, а только уверенность и успешное продвижение в завтра.

11 октября 2014 года

Благословение священника

Он с волнением переступил порог церкви. Наложил на себя крестное знамение и раз, и второй, и третий… Потом подошёл к иконам Спасителя и Богородицы, чудотворца Николая Угодника, великомученика и целителя Пантелеимона.

Не первый раз в церкви, но сейчас почувствовал, как сжимается сердце, как оно стучит в груди, подталкивая к осмыслению происходящего.

– Господи, помилуй, Господи помилуй, Господи помилуй меня, грешного!..

Люди стояли и молились, обращая свои взоры к иконам. Каждый из верующих просил у Господа помощи, совета, содействия…

Звонили колокола на звоннице, запах ладана витал в воздухе.

Он стоял за согбенной старушкой, которая не переставая молилась и ждала, когда придёт её очередь исповедания перед батюшкой. Перед ней стояло человек десять-двенадцать… Стоял, перебирая в памяти страницы своей жизни. Они пролетали перед ним мгновенно, словно кинопроектор переключился на самую большую и немыслимую скорость, демонстрируя перед ним ленту… Вот он в детстве, вот отец его сажает на колени, а потом уходит, уходит от семьи… С друзьями запускает свои первые ракеты, а потом на целине, куда переехали жить

с матерью и сестрёнкой, как с Байконура стремятся в небо настоящие ракеты… А потом он знакомится с космонавтами, предлагает им свой план освоения космоса.

Перед ним открываются дороги, и он идёт по ним, мечтая совсем о других дорогах, которые будут проходить в небе… Непонимание, непризнание, отвержение… За несколько минут он прожил шесть десятилетий, сорок лет из них он блуждал по пустыне, словно находился среди беглецов из Египта под предводительством библейского Моисея…

Кто-то легонько дотронулся до него сзади, показывая тем самым, что пришла его очередь исповеди.

– Грешен я, батюшка, грешен…

– В чём заключаются грехи ваши?

– Долгое время жил в неверии. Знал, что есть Бог, но не верил, что Он может мне помочь. А сегодня знаю, что без Его помощи мне не победить самого себя, не победить тех, кто противится моим устремлениям…

– О чём бы вы хотели попросить у Господа? У вас личная просьба, сын мой?

– Не совсем так, отец Георгий.

– Вижу, что у вас накопилось очень много проблем и вы боитесь, что за короткое время не успеете о них рассказать. Не волнуйтесь, я указал тем, что стояли за вами, чтобы они перешли к другому священнику. Слушаю вас.

Он не знал, с чего начать свою исповедь. И не торопил его иерей.

– С детства меня беспокоили сомнения и любопытство ко всему окружающему, я спрашивал у себя, почему так несовершенно устроен мир. И мне хотелось его усовершенствовать, облегчить жизнь человеку… Нет, я не хотел вмешиваться в то, что создал Спаситель, я только хотел предложить человечеству дорогу, по которой должно идти в завтра, не забывая о той главной дороге, которая выпала перед каждым человеком…

Перед отцом Георгием, видимо, стоял первый человек, который ничего не просил у Бога для себя, а для других. Просил о дороге, с которой связана жизнь человека, без которой он не может прожить и дня. Священник внимательно слушал, о чём говорил ему христианин…

Он почувствовал, как чьи-то невидимые руки подхватили его и приподняли на землёй. Ему показалось, что он взлетел под купол, а потом и купол расступился перед ним, и летит он уже к облакам, к невидимым звёздам. Такого ощущения он никогда не испытывал, не ощущал такой лёгкости и душевного восторга. И тогда до него долетели тихие слова: «Всё подчинено Господу, все небесные и земные силы в Его руках!..»

Он говорил и говорил, говорил не торопясь, не спотыкаясь и не задумываясь над тем, о чём и как должен строить свою исповедь. И о друзьях говорил, что предали его, о врагах, которые очерняли его и желали ему чёрных дней… Простил и «друзьям» своим, и врагам своим, не таил на них зла, даже благодарен им, что, не зная о том, научили его ценить жизнь и превозмогать душевную и физическую боль, и что он принял всё это как искушение, посланное Свыше…

– Я хочу построить небесную дорогу. Долго бился над ней, почти четыре десятилетия потратил на это. Верил и думал, что мне помогут правители или те, у кого огромные денежные средства. Но не нашёл в них никакой поддержки. И я решил найти ту поддержку у Бога. И – у людей. И поэтому я пришёл к вам, отец Георгий, не только на исповедь, а и получить у вас благословение на созидание теперь уже общего проекта. А сейчас я хочу подарить вам книгу о родословной Юницких, о том, как мы жили согласно с Божиими заветами, и чтобы вы благословили её. Благословили и следующую, будущую, книгу, в которую я вставил эпиграф: **«Просите, и дано будет вам; ищите, и найдёте; стучите, и отворят вам; – ибо всякий просящий получает, и ищущий находит, и стучащему отворят» (Лк.11,9-10).**

Священник взял в руки книгу, полистал несколько страниц. Потом положил её на кафедру рядом с серебряным крестом.

– Данной мне властью от Бога прощаю грехи раба Божьего Анатолия и благословляю его на созидание Богоугодного проекта.

Юницкий поцеловал крест, и священник положил свою ладонь на голову. Оказалось, что все, кто стоял в очереди на исповедь, отошли от священников, он был последним. А литургия продолжалась. Священник просил у Всевышнего для своих прихожан:

– Господи, помилуй, Господи, помилуй!..

На душе стало легко и радостно. Перед ним раскрылись небесные врата, открылся тот небесный путь, который он не видел раньше. Впереди, показалось, увидел знакомую женщину. И та женщина была похожа на ту цыганку, которая звалась Земфирой. Она слегка улыбнулась ему, видимо, осталась довольна, что он исполнил её просьбу. Земфира улыбнулась и склонилась в молитве. Он не осмелился подойти к ней, боясь обознаться.

И это уже было не столь важно. Он послушался её. И не только послушался, а сам пришёл к твёрдому убеждению – без Бога ничего не может быть начато, и ничего не может быть завершено…

Выйдя на улицу, ощутил себя совершенно иным человеком. Потому что в его душу и сердце влилось твёрдое убеждение: сейчас у него

всё получится, сейчас он в надёжных руках Господа, и защищён своим небесным ангелом от неудач и непонимания…

Когда вошёл в метро Коломенское и опустился на сидение вагона, ему показалось, что состав понёсся не в подземном тоннеле, а вырвался из него, как из плена, поднялся над землёй. И летел он беззвучно, быстро, и опираясь не на струны, натянутые между бетонными опорами, а на воздух, летя и скользя по прямой горизонтальной линии. И это было прекрасно. Он, Анатолий Юницкий, обогнал и самого себя, и время на многие столетия.

Сказка всегда имеет золотое правило – превращаться в быль и реальность. Потому что, по мнению Юницкого, сказка всегда есть реальность бытия. Напротив него, на противоположной стороне, держа на коленях сумку, сидела цыганка. Улыбалась, глядя на создателя струнной дороги. И в её улыбке, в её взгляде было столько светлости и надежды, что автор СТЮ невольно подумал про себя: «А может, ты не просто цыганка Земфира, а мой добрый и ласковый ангел, который находится всегда рядом со мной и охраняет меня?»

И он прошептал, обратив взор к небу, своему ангелу-заступнику:

– Будь милосерден ко мне, святой Ангел Господен, хранитель мой, и не отступай от меня, недостойного, ни ночью, ни днём, а просвети меня светом своим неприкосновенным, всели в меня уверенность и силу и утверди меня достойным Властелина Небесного…

В ответ, как бы принимая его молитву, цыганка еле заметно кивнула головой.

Оглядываясь назад

Вместо заключения

Это счастье, когда знаешь, что тебя ждут дома. Тебе рады, когда ты вернёшься домой среди ночи или под утро, или будешь отсутствовать несколько дней или недель, и не услышишь упрёка в свой адрес.

Это относится к Надежде – жене Анатолия. Она понимает своего мужа, понимает его волнения, переживания, знает и чувствует, когда у него хорошее настроение или наоборот. Она всегда умеет разогнать серые тучи над его небосклоном и не отстанет до тех пор, пока на его лице не появится улыбка…

Но Надежда может и не прилагать никаких сил, чтобы вернуть ему радостное настроение. Сделать уроки со старшей Настенькой, узнать школьные новости, поиграть в любимые игры…



Настенька и Марьяша с мамой – Надеждой Юницкой, 2013 г.

Подойдя к постели, в которой спит пятилетняя Марьяна, и что-то лепечет во сне, причём, судя по радостным возгласам, она летает, – то ли как птица, то ли мчится на юнибусе по струнам транснета, то ли поднялась в космос на папином колесе – ОТС. Анатолий берёт дочь на руки, прижимает к себе и забывает тогда обо всём на свете…

И в этот миг чувствует себя самым счастливым человеком на земле.

Денис, сын Анатолия, понимает радость отца. И нет у него сыновней ревности, считает дочерей отца своими сёстрами. Как и принимал когда-то его отец за своих сестёр сына и дочь своего отца Эдуарда Петровича – Эдуарда и Людмилу, когда гостил, когда жил у него сам. У Юницких это как повторение пройденного, такой уже, видимо, у них рок, планида. И потому они научились относиться к этому спокойно и с душевным пониманием.

У Дениса дочь Ульяна и сын Савелий, они учатся в школе. Денис верный помощник отцу, продолжатель его дела. И тоже не видит себя вне «небесных струнных дорог».

Жизнь продолжается. Одно поколение предпринимателей и людей, заинтересованных в будущем родины и всей планеты, сменяется

новым, на смену им приходят более молодые, увлечённые, успешные. И по струнам небесной арфы Юницкий отправляет их в завтрашний день, в будущее, увлекая за собой людей мыслящих и пытливых, талантливых и одержимых.

Около сорока лет Анатолий Юницкий настойчиво пробивался к заветной цели. Нашёл большое понимание и, главное, поддержку в далёкой Австралии. Ему и его команде предоставили площадку действий, защитив британским правом и историческим опытом реализации инноваций путём акционирования. И не пришлось, вступая на этот путь, бороться за что-то, терпеть унижения и оскорбления, без всяких, так называемых, «откатов» и «распилов» ему дали возможность реализовывать то, что он предлагал.

Четыре компании – одна частная, с уставным капиталом 1,156 миллиарда австралийских долларов, и три публичные – были зарегистрированы в Сиднее в течение… двадцати минут. Двад-ца-ти! Кто в это поверит?

В России это время растягивалось на годы, а здесь в мгновение ока человек становится нужным государству. И оно уже в ответе за него, ведёт его, сопровождает и оказывает всяческую поддержку, и чиновник не ожидает, когда зарегистрированный предприниматель принесёт в конверте ему взятку, за что «осчастливил» его своим чутким вниманием.



Денис и Елена Юницкие с детьми на прогулке, 2009 год



В порту Сиднея, 2009 год

Чиновник рад новому предпринимателю и готов ему служить и оберегать от невзгод всё время. Такой закон.

Анатолий рассказывал мне, как он вносил несколько лет назад в ООО «Струнный транспорт Юницкого» в Москве интеллектуальную собственность в размере 3,6 миллиарда рублей (около 120 миллионов долларов). Занимал очередь в единственную специализированную налоговую (на двенадцатимиллионный город) инспекцию в семь утра – был где-то 1500-м. Мороз – за двадцать градусов. Хоть тулуп одевай, валенки на ноги натягивай, шапку тёплую, чтобы уши не отморозить. В здание налоговой попадал только через 5 – 6 часов, внутри – ещё 3 часа нужно было сидеть и ожидать своей очереди, чтобы сдать документы. Но через десять дней их возвратили как неправильно оформленные.

Не могли сразу об этом сказать, а отправили по новому кругу ада. И так три раза. А когда опротивела эта волынка, решил пробиться к начальству налоговой инспекции, что было ещё труднее. Начали с ним разговаривать свысока, и тогда он пригрозил, что обратится в международный суд.

Нет Пророка в Отечестве своём?..



Сын и отец Юницкие, 2009 год

Последняя страничка из дневника отца – Эдуарда Петровича Юницкого, которую Анатолий не открывал много лет. Ожидал, когда отец скажет, в какие дни можно перелистать страницы…

В одну из ночей, под утро, приснился ему отец, который не так давно ушёл в лучший мир. Молча показал взглядом на тетрадь и ушёл в открытую дверь.

Не сразу открыл сын послание отца.

«…Каждая встреча, сын, с тобой радует меня, вселяет надежду, что ты пройдёшь правильный путь, который открыл перед тобой Господь. Я не открою тебе ничего нового, и в моих советах ты не найдёшь панацею от всех бед, простое желание у меня – пройдя выбранный тобой путь, ты обязательно очутишься в начале этого пути.

Это как заколдованный круг, из которого нам не вырваться и не выбраться, ибо в этом круге и есть наша судьба… Наша жизнь – это глиняный сосуд, который нужно заполнить доверху. Падает первая капля, и сосуд уже не пустой: он наполняется. Наполняется медленно, сообразно тем хорошим делам, которые мы совершаем. Крынку-гладыш-кувшин нельзя заполнить за одну ночь, как и совершить те дела, на которые подвиг нас Бог. Наполнить кувшин – значит добиться успеха. Только к настойчивым и терпеливым людям приходит успех, к трудолюбивым и целеустремлённым. Кстати, моя мать Евфросинья, а твоя, значит, бабушка, всегда кувшин называла гладышкой – гладыш молока.



Четыре поколения Юницких: Эдуард Петрович, Денис Анатольевич, Анатолий Эдуардович и Ульяна Денисовна, г. Москва, 26 октября 2000 год

Наши слова, сын, произнесённые вслух, и даже когда мы только мыслим, – материализуются. Они – бумеранг: произнесёшь и полетят в космос, а потом и возвращаются к тебе. Когда возвращаются, неизвестно. Об этом никто не знает. Что подумал – то и получишь. Поэтому человек всегда должен контролировать свои мысли и слова, чтобы не ранить неосторожным словом себя и свою душу. Дурные, чёрные мысли всегда рождают боль, а чистые – рождают хорошее настроение и приносят счастье. Сосуд душевный и физический наполнять мы должны чистыми каплями и мыслями, чтобы потом не сожалеть о зле, которое неожиданно подкралось к нам.

Мозг наш – это двигатель, двигатель плохого и доброго, поэтому наша жизнь и наше счастье в наших руках. Мы создаём себя сами. Кто-то совершил зло по отношению к тебе? Не подумав, случайно, а, может, даже и преднамеренно… Прости ему, он сам не знал, что совершил. Постарайся сдержать в себе гнев, не распаляйся обидой, не старайся отомстить – ты самому себе причинишь боль.

Огонь направишь на обидчика, а в том пламени сгоришь и сам. Выпусти его из заточения «непрощения» и сам туда не попадёшь никогда. Нужно уметь прощать сразу же, не успев налиться гневом, – спасёшь себя от страшного суда. Всё видит око Всевышнего. Что бы мы

ни делали – тайно или явно. Наши поступки отражаются на нас. Все стремятся к славе. Для чего? Выделиться из толпы, доказать, что ты особенный, избранный Богом.

Но и Господь предупреждал – не сотвори себе кумира. Единая слава – перед Богом, когда Он признает тебя, увидит в тебе того, кто идёт Его тропами. Но слава приходит к тому, кто ежечасно и еженощно действует. Мудрец сказал: «Бог посылает каждой птице червя, но не бросает его в гнездо».

А Будда так говорил: «Я не верю в судьбу, которая сваливается на людей, когда они действуют, но я верю в судьбу, которая сваливается на них, если они бездействуют». Вдумайся, Толя, в эти слова, в них глубокий смысл.

Ещё. Не будь глухим, когда говорят и обращаются к тебе. Умей выслушать и понять. Даже если ты не согласен с собеседником. Не может же такого быть, чтобы он был совершенно не прав.

Точка зрения другого человека всегда важна, даже важнее твоей точки зрения. Выслушав, поняв, ты обретёшь спокойствие в своей душе.

Македонский выигрывал сражения и победил полмира. Но не победил самого себя. И это было его поражением.

Твою победу над самим собой не смогут отнять ни ангелы, ни демоны, ни рай, ни ад. Ты знаешь, дорогой, что нужно для того, чтобы победить самого себя? Да, правильно, нужно победить свой разум. Умей контролировать свои мысли, даже во сне.

Они не должны бушевать, как морские волны при девяти баллах. Ты мне можешь ответить: «Отец, как я могу контролировать свои мысли, когда они роем вползают в мой мозг? Они приходят, не спрашивая меня, в любой момент, когда я и не прошу их об этом. Ах, да, есть другое – не можешь птицей пролетать над собой, но ты можешь помешать ей свить гнездо у тебя на голове». Резонно. Сын, всегда живи в мире с другими людьми и со всем миром. Живи в гармонии. Она, гармония, живёт в каждом из нас, она живёт внутри нас. Снаружи её нет, и не было никогда. Она только в нашем сердце. Что такое гармония, спросишь ты у меня? Это мы сами, это то, что внутри нас, и она начинается от нас. Сын, мы сами по себе ничего не значим. Мы бессильны что-то изменить, поменять свою судьбу, поменять на чужую, более удачливую. Как только мы подумаем об этом, так сразу же впадаем в грех. Всё от Господа зависит, это Он нам дал жизнь и отправил по нашей стезе. И мы должны быть благодарны Ему за всё. За то, что пища на столе стоит, что болезни обошли нас стороной, что

мы видим и слышим, что творится вокруг нас… Не пускай пессимизм в свою душу, не плачься, не ной, ни на кого не обижайся – это тебе такое выпало, и неси с благодарностью крест свой. Подумай, Толя, вот о чём.

Вчера мы все легли спать, но не все проснулись утром. Кто-то продолжил свой сон, не проснулся… Всегда есть повод или причина поблагодарить Бога за то, как Он относится к тебе. Не так ли? Следуй, сын, тропой благодарности, ибо благодарное сердце сделает тебя великим! Не сомневайся в этом.

Меня никто или почти никто не учил Божьим заповедям.У нас отнимали веру в Бога, наказывали даже, когда мы обращались к Нему. Поэтому я и совершал ошибки в своей жизни, и ты о них знаешь, и поэтому прошу простить меня за них. Я за свой грех отвечу на том свете.

Только ты не повтори их, дети должны быть умнее своих родителей, и – умнее, и – мудрее… Прошлое забывать не нужно, каким бы оно тяжёлым ни было. Необходимо его рассматривать как исходные условия для закалки, пока горячий клинок после огня не станет дамасской сталью, если его не бить молотком, а затем не окунать в холодную воду. Ты выбрал для себя свою, небесную, дорогу. Ты строишь её не только для себя, но и для всех. Для всего человечества. Пусть она всему человечеству принесёт счастье».

...Очень хочется, чтобы спасательный круг, брошенный академиком Анатолием Юницким, спас Планету от войн и пожаров, от ненависти и недоверия, от непонимания своего места на Земле, которое определил Всевышний.

Но кроме спасательного круга, Конструктор Небес предложил и успешно сегодня внедряет в нашу жизнь и ожерелье конструкций небесных дорог. Он твёрдо уверен: человек оставит землю в покое и не будет больше издеваться над ней, вгрызаться в неё бульдозерами и ковшами, прокладывая новые и новые бетонные и асфальтовые дороги.

Довольно! Оставим её в покое, поднимемся над ней, над землёй, а в небе места и дорог хватит всем. Человек своё счастье найдёт только здесь, на родной земле, превратив её в цветущую клумбу с чистым и целительным воздухом, – такую в самом начале и подарил нам Создатель.

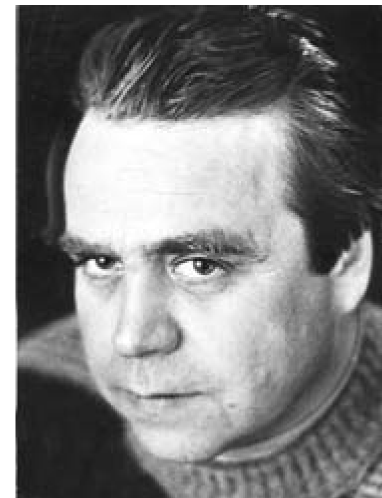
И эту истину хочет подтвердить инженер, учёный и конструктор Анатолий Эдуардович Юницкий, объединитель и хранитель Небесных просторов.



На снимке: на переднем плане Анатолий Юницкий с Марьяной, стоят (слева направо): Денис, Надежда и Настенька Юницкие, октябрь, 2014 г.

Его обняли руки Бога

Виктор Козько,
Лауреат Государственной премии Республики Беларусь,
автор более двадцати книг прозы – романов, повестей, публицистики;
некоторые книги переведены на иностранные языки:



– Я знаком с Анатолием Юницким ещё со времён Чернобыльской катастрофы на ЧАЭС. Мы вместе с ним находились в его родной деревне Крюки, которую накрыл своим чёрным ядовитым покрывалом атомный монстр, и сегодня её нет на нашей земле, она ушла в небытие.

Мы гордимся своим талантливым земляком, горды тем, что наша полесская земля рождает таких людей.

Не сегодня, так завтра его имя станет рядом с именем беларуса Казимира Семеновича, конструктора Королёва, основателя вертолЁтов Сикорского, авиаторов братьев Райт и многих других, которые принесли славу своей родине и всему человечеству.

Если говорить о самой книге (продолжение первой книги «Мы – Юницкие»), то она хотя и имеет другое название, но, по сути, просто глубже раскрывает значимость изобретения – СТЮ, и подчёркивает гениальность самого Изобретателя.

Да, действительно что-то есть таинственное и магическое, волшебное и завораживающее в фамилии Конструктора: Небо и Соборность, собирательность…

А Sky Way – и вовсе дорога в небесах: Небесная дорога.

Слежу за жизнью и деятельностью нашего земляка, читаю ежедневно в Небесной Паутине о новых его достижениях, о том, как он

формирует команду единомышленников, а сейчас так и вовсе объединил людей земного шара. Фантастика!

Он и его команда разговаривают напрямую с представителями Франции и Америки, Индии и Пакистана, Украины и Канады, ведут серьёзный и предметный разговор с инвесторами и людьми, заинтересованными в инвестировании и строительстве необычной и такой нужной человечеству Струнной Небесной Дороги.



Язэп Нарцизович Дроздович

Его сегодня обняли руки Бога – благословили на успех, но главное – Признание Человечества и Всемирная Слава – ожидает впереди. Слава придёт к нему, заслуженная слава, потому что к ней он шёл всю свою жизнь. А признание приходит только к настойчивым и одержимым. И – талантливым.

Что мне хочется ещё сказать?

В России говорят – нет у нас дорог, а есть только направление.

Вот это направление и взял в свои руки Анатолий Юницкий. Направление для всего человечества. Отрадно и приятно, и у каждого из нас гордость в душе, что этот азимут Высшие силы доверили нашему земляку – Создателю Воздушных трасс.



Планета Сатурн. 1931 год Я. Дроздович

Белорусов во все века упрекали в отсутствии юмора, в их приземлённости, кротости, так называемой «памяркоўнасці». Где-то есть в этом резон, но очень маленький, мизерный даже. Тогда возникает вопрос – а откуда на земле появились гениальные писатели и изобретатели, путешественники и учёные? Отвечу: они в большинстве своём рождались у нас, на белорусской земле. О них почти никто не знал, потому что их зажимали более сильные и настойчивые, более удачливые и настырные.

А потом оказывалось, что их вдруг признали и возвысили, но не у нас, а за границей, и мир узнал, что они родились «в синеокой» стране. И мы потом копаемся в архивах и библиотеках Лондона и Вашингтона, Варшавы и Парижа, по крупицам собираем факты и свидетельства о наших земляках. Мы находим документы о «местечковых Леонардо да Винчи», как говорил народный поэт Беларуси Рыгор Бородулин о художнике, писателе-фантасте Язэпе Дроздовиче. Он во всех подробностях описал, как путешествовал во сне на другие планеты, на каких аппаратах летал, и мы с огромным интересом читаем его дневники.

Я уже говорил, что в последнее время по всему миру стало наблюдаться непонятное явление – упадок ума, упадок фантастики и взлёта мыслей, человечество перестало мыслить категориями Библии, которая подпускала человека к себе, намекала ему, чтобы он «пошевелил мозгами», открыл в себе человека мыслящего и думающего, фантазирующего о мире, который нас окружает.

Неужели у нас закостенели мозги, мысли направлены не в ту сторону?

Если говорить о фантастике как о литературном явлении, то это понятие пришло из американской литературы. Первыми пробудили и освежили мысль читателя Шаймак, Шекли, Айзек Азимов и Артур Кларк, с которым, кстати, переписывался Юницкий и который одобрил его изобретение. Артур Кларк поверил в Юницкого, предрекал ему и его «струнным трассам» фантастический успех.

Сегодня не наблюдается новый или огромный прорыв в фантастическом видении Космоса и Земли, нет интереса в развитии умов человечества. И поэтому, наверное, и нет фантастических проектов, «взрывающих» умы человечества, заставляющих посмотреть на себя со стороны, чтобы житель планеты увидел и осознал, как он отстаёт от прогресса, который был задолго до него, что он продолжает спать и никак не может проснуться. На смену «сонным и ленивым» иногда и неожиданно приходят люди совершенно другие, с иным видением жизни, «космические» представители нашей эпохи. Приходит время

практиков, которые выросли на этой фантастической, казалось бы, завиральной литературе.

Вот оттуда, я думаю, и берёт начало сам Юницкий, обогнавший время на столетия, но которого не пускали в новое время, отталкивали назад. Чиновники и «сонные люди» никак не могли принять его теорию «В космос без ракеты», которая отрицала ракетные идеи К. Циолковского и даже нашего К. Семеновича, не могли до сегодняшнего дня согласиться с его Струнными дорогами.

Они никак не могли понять, не могли услышать зов нового времени. В космосе, в небе рождаются сегодня новые открытия, фантастические идеи, подсказанные Создателями Высшего разума. С одной стороны, может случиться Апокалипсис цивилизации, с другой стороны – встреча с неземными существами. Они, представители других миров, видят, как мы беспомощно барахтаемся в своих попытках пробиться к Марсу, Венере, Млечному пути, к Луне… Хотят помочь нам достичь совершенства, но нам самим, к сожалению, не хватает фантастической смелости и гениальности, мы всё еще ведём себя как дети, не могущие прочитать первую книжку с загадочными буквами.

О наших умственных способностях есть предупреждение в Библии:

«Ибо, кто имеет, тому дано будет и приумножиться; а кто не умеет, у того отнимется и то, что имеет» (Матфей, 13:12).

Что это означает? Народ, который не сможет развить свои умственные способности, не будет стараться совершенствоваться, а полагается «на авось», деградирует и не выживет.

Люди же сегодня близки к тому, что имеют доказательства, что они могут быть признаны Создателем как равные, почти равные. Вот только бы нам немножечко… любви. И не только друг к другу, а и, в первую очередь, к своим создателям – к Высшему Разуму, к Всевышнему.

В Библии для нас изложены и расписаны все секреты нашего будущего, но мы не можем прочитать самые простые формулы, считая всё это вымыслом и нереальностью, не находим силы вникнуть в тайны и глубины зашифрованных текстов. Значит, не пришла ещё пора.

Вот Анатолий и пришёл к нам из Космоса, чтобы помочь докопаться до сути, а дорога туда – к открытиям – находится у нас там, где полесские болота, где ещё не до конца человек наглумился над землёй. Ключ расшифровки формул Святого Писания находится у него.

Ему поручили заниматься главной проблемой Земли – связать воедино два понятия: Человек и Дорога. По ней – тропе, трассе, дороге, человек ежедневно отправляется в путь. И нужно оградить идущего по дорогам человека от разных неожиданностей и катастроф.

Анатолий Юницкий, как и Язэп Дроздович, проложил дорогу на Млечный Путь – Шлях, за которым наблюдал с детства и который притягивал его, завораживал, манил к себе. А оттуда он проложит трассы и в другие миры.

Что мне ещё хотелось бы сказать, как подтверждение того, что я уже говорил, – начало эпохи Юницкого началось тогда, когда на планете Земля, в мире, в Галактике витал дух «Звёздных войн». И это стало ощутимым и реальным фактом-явлением. Как в Советском Союзе, так и в США. И это уже была не фантастика, не причуды учёных. В это время был вызван огромный интерес к самому изобретателю и инженеру Анатолию Юницкому, особенно со стороны военных, военно-промышленного комплекса. А потом это угасло, слава Богу, утихомирилось, потому что стало понятно всем, что эта идея – звёздных баталий – бесперспективна и пагубна. А если бы и осуществилась, то и наступил бы Апокалипсис.

Разработки разработками, но человек должен думать и о хлебе насущном, о земном, о Планете, на которой он живёт. И поэтому отрадно, прекрасно, знаменательно, что Юницкий не ушёл от своей идеи, не устал, сражаясь за неё почти сорок лет, и сегодня предлагает землянам свою дорогу, которая спасёт Человечество. Столько лет он нёс на плечах «Золотой ковчег» – двигатель мировой цивилизации, мощный инструмент и помощник в облегчении жизни людей.

А это уже говорит и свидетельствует о нашей национальной черте как белоруса – тяговитости, упрямости и упёртости. Чем мы всегда славились. И кто придумал о нас байку, что мы «памяркоўныя і талерантныя»?

И почему порой на нас оглядываются иронично и с кривой усмешкой – а, это бульбаш, что с него возьмёшь?

А с нас взять можно, да столько, что и не в силах понести!

Просто наших гениев поразбросала судьба по свету, и их выбросили из истории, казалось кому-то, что выбросили. Они глубоко ошиблись. Гениям суждено жить в веках. И если их собрать воедино, да посадить за общий Главный стол, то и места, наверное, не хватило бы на всех – их тысячи и тысячи.

И среди них на «пачэсным пасадзе» (почётном пьедестале славы) – Олимпе – будет восседать и представитель нашего столетия – наш земляк Талантливый Изобретатель-инженер Анатолий Эдуардович Юницкий.



Загородный жилой комплекс «Оазис» (выполненный на основе технологий СТЮ). Вид с высоты птичьего полёта

СОДЕРЖАНИЕ

КНИГА ПЕРВАЯ

Литературно-художественное издание

БОРОВСКИЙ Анатолий Николаевич

ЮНИЦКОГО НЕБЕСНЫЕ ДОРОГИ

Документальный роман

Редакторы: *И. В. Слюсарева*
Т. А. Смурова
Компьютерная верстка *Т. И. Скибра*

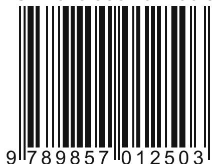
Подписано в печать 28.11.2014.
Формат $60 \times 84^1/_{16}$. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура Times. Усл. печ. л. 32,5. Уч.-изд. л. 34,3.
Тираж 1000 экз. Заказ 9135.

Открытое акционерное общество «Полеспечать»
РБ, 246050, Гомель, Лепешинского, 1

Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя печатных изданий от 05.09.2013 № 1/34

Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя печатных изданий от 07.04.2014 № 2/114

ISBN 978-985-7012-50-3



Качество изображений соответствует качеству предоставленных оригиналов